



# 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**

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.

# Drik



## SPORTSVAND

NY FORFRISKENDE  
SOMMERDRIK

\*

**CARLSBERG  
BRYGGERIERNE**

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, 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

**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<sup>td.</sup>**

DAMPKIBS-REDERE

SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE

KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER

MIDDLESBROUGH

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE  
 DAMPSSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfransk«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

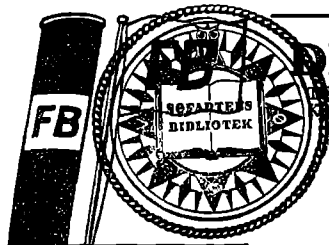
**"PACIFIC"**

AMALIEGADE 29A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korreponderende Redar



**FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Tel. : Toldbodbommen: Central 3944  
 Tlf. : Toldbodbommen: 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 · 27

FREDAG 3 · JULI 1925

32 · AARG

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

### MASKINMESTER-KONFLIKTEN

Med Forligsinstitutionens Assistance lykkedes det saa Maskinmestrene at presse Rederne til en to Aars Overenskomst paa følgende forbedrede Betingelser:

- 1) a. De nugældende Lønninger for Maskinmestre forhøjes med 3 pCt., saaledes at Lønningerne afrundes opefter til nærmeste med 5 deleligt Kronetal.

- b. Lønningerne for Maskinassister fastsættes til

	Kr. pr. Maaned
1. Aar .....	205
2. Aar .....	220
derefter .....	260

- 2) For hver 3 Points det af Det statistiske Departement beregnede Pristal, der nu er 221, medens den nye Overenskomst er gældende, falder eller stiger, nedsættes eller forhøjes de gældende Lønninger med 1 Procent. Lønreguleringerne finder Sted 1. April og 1. Oktober, dog tidligst 1. April 1926. Efter at Reguleringerne er foretaget, afrundes Lønningerne opefter til nærmeste med 5 deleligt Kronetal.

- 3) § 7 ændres til:

- a. I Timecharter Fart i 3 Maaneder eller derover udenfor Europa betales et Tillæg paa 10 pCt. til de i Tarifen opførte Gager.

- b. I anden Fart end Timecharter Fart i 6 Maaneder eller derover udenfor Europa betales et Tillæg paa 5 pCt. til de i Tariffen opførte Gager. Dette Tillæg begynder at dreje den Dag, Skibe i saadan Fart i udeneuropæisk Havn paabegynder at indtage Ladning til anden udeneuropæisk Havn og ophører den Dag, Skibet paabegynder Indtagning af Ladning til europæisk Havn.

- c. Har et Skib ikke anløbet nogen Havn i Hjemlandet i 6 Maaneder gives efter dette Tidsrums Udløb og indtil Skibet herefter første Gang anløber Havn i Hjemlandet et Tillæg paa 5 pCt. til de i Tariffen opførte Gager, forsaavidt Tillæg ikke ydes efter denne Paragrafs Stk. a.

- 4) Undermestre erhoder efter 8 Aars uafbrudt Tjeneste i samme Rederi en aarlig Ferie med Gage paa 3 Uger.

- 5) § 10, 3. Stk. udgaar, og som nyt 3. Stk. indføjes:  
Hvis en Maskinmester uden egen Skyld eller Ønske efter endt Ferie faar en Ledighedsperiode paa mere end en Maaned, oppebærer Maskinmesteren derefter halv Gage, indtil Tjenesten atter tiltrædes. Hvor Ferien medfører Rejse for den ferierende fra en Havn i Ind- eller Udland til Skibets Hjemsted eller omvendt, kan Rederiet forlange, at den ferierende betaler sine egne Rejseudgifter. Afløserens Rejseudgifter betales af Rederiet.

- 6) Kostpengene fastsættes til 5.25 Kr. pr Dag.

Man kan forstaa, at det var en yderst kneben Majoritet af Skibsredere, som akcepterede dette Mæg-

lingsforslag, hvis Meningsløshed bedst bevises af de i disse Dage offentliggjorte officielle Fragtratetal for Maj — 7 Procent lavere end Gennemsnittet for Januar Kvartal!

Af Samfundshensyn er Rederne i dette som i flere andre Tilfælde gaaet med til et Forlig, som af nationaløkonomiske og andre principielle Grunde burde have været forkastet. De er endda gaaet ind paa, at samtlige Opsigelser, der er indsendt efter Ordre fra Maskinmestrenes Forening, annulleres; Officererne, der efter Ordre fra Foreningen er fratraadt, genantages ved først indtrædende Ledighed i deres tidligere Stilling med fuld Anciennitet, Pensionsret m. m., og at de under Konflikten antagne Maskinmestre opsiges straks og afskediges ved første Anløb i dansk Havn efter Opsigelsesfristens Udløb. — Forholdet Principal og Underordnet bliver unægtelig snart noget flydende!

Maskinmestrene har nu paa Trods af al sund Sans gennemtruffet denne Forhøjelse; de er endda, for at tale i Maskinmester-Jargonen, *sluppen* for Oktoberreguleringen — maaske for offentlig at demonstrere hvilken Farce Pristalsreguleringen er?

Men nu Styrmandene? De opførte sig som Gentlemen under de sidste Forhandlinger; de bøjede sig for saglige Argumenter og akcepterede en Overenskomst uden Forhøjelser. Har Maskinmestrene opnaaet bedre Betingelser ved unfair Midler, saa bør Styrmandene, som har opført sig anstændigt, sandelig have en tilsvarende Bedring i deres Kaar.

### SUMMER HOLIDAYS IN SCOTLAND

Øverskriften lyder særdeles lovende, og saa er den i Virkeligheden en Advarsel — ikke imod, at De, kære Læser, skal tilbringe Deres velfortjente Ferie i *the hie'lands*, tværtimod, men imod at lade Deres Skibe have Ærind i følgende Havne paa de hosføjede Dage, hvor By og Befolkning ferierer og al Samfærdsel ophører:

Juli, 18.-27., Methyl og Burnt Island.

Juli, 18., Glasgow.

Juli, 17. og 18., Boness.

Juli, 18., Ardrossan.

Juli, 20.-22., Grangemouth.

Juli, 30. og 31., og

August, 1., Leith.

September, 18. og 19., Ayr og Troon.

Som bekendt holder Minearbejderne overalt i England og Skotland ogsaa Ferie en bloc, ofte til stor Gæne for Skibsfarten. Iaar har Kulbegæret i Storbritannien imidlertid været adskilligt mindre end Tilførslerne, saa de allerfleste Stæder vil Kaptajnerne ikke blive forsinket, men alligevel er det ikke af Vejen i Tide at anmelde sine bunkers ordres i denne glade Ferietid.



## SAMMENSLUTNING AF U. S. SHIPPING BOARDS DAMPSKIBSLINJER TIL SKANDINAVISKE OG BALTISKE HAVNE

Det danske Generalkonsulat indberetter, at der ingen nye Udviklinger har fundet Sted i den ovennævnte Sag, idet U.S. Shipping Board fremdeles indskrænker sig til, under Ledelse af Moore & Mc. Cormack Co. Inc. i New York at afsende Skibe to Gange om Maanednen med Fragt til København og Helsingfors, hvilke Skibe ogsaa løber ind til Danzig, Riga og andre baltiske Havne, naar der kan opdrives tilstrækkelig megen Fragt til, at det kan betale sig.

I Tilknytning til ovenstaaende giver Generalkonsulatet en kortfattet Oversigt over Skibsfarten paa skandinaviske og baltiske Havne.

*Skandinavien-Amerika Linien* afsender for Tiden 2 à 3 Skibe om Maanednen fra New York til Oslo og København, og disse Skibe medtager Fragt til Omskibning for Havne i Danmark, Norge, Sverige, Finland, Island samt de forskellige baltiske Havne. Den samme Linje afsender ogsaa Skibe en Gang om Maanednen fra Boston, Philadelphia og Baltimore samt 1 à 2 Gange om Maanednen fra New Orleans, Savannah og Montreal. Fra New York og de andre nordamerikanske Havne bestaar Fragten hovedsagelig af Stykgoods, Hvedemel og andre Fødemidler, fra New Orleans og Savannah af Foderstoffer og fra Montreal af Korn. Der medtages ogsaa Fragt i mindre Partier for Omskibning til Island i Selskabets Skibe, der gennemsnitlig afgaar 2 Gange om Maanednen fra København til Reykjavik.

*Norwegian America Line* har to Skibe i fast Passager- og Fragtfart om Maanednen til Bergen, Stavanger, Christianssand og Oslo. En Gang om Maanednen afsender denne Linje et Skib fra Philadelphia og New Orleans; fra den sidstnævnte Havn ledes Afskibninger af Norway Mexico Gulf Line. I Konkurrence med den danske Linje afsender den norske en Gang om Maanednen et Skib fra Bergen til Island.

*Swedish America Line* afsender for Tiden to Skibe

om Maanednen med Passagerer og Fragt fra New York til Göteborg, og til Efteraaret er det Hensigten at sætte et nyt Skib, »Gripsholm«, i samme Fart. Desuden afsender de to Gange om Maanednen Skibe udelukkende med Fragt, og disse anløber ogsaa Malmö, Stockholm og Norrköping. Under Navnet »Swedish America Mexico Line« har den svenske Linje maanedlige Afsejlinger fra Galveston og New Orleans med gennemgaaende Fragtrater til svenske, finske og baltiske Havne.

*Baltic America Line* afsender omtrent hver tredje Uge et Skib (Passagerer og Fragt) fra New York til Danzig, og medtager Fragt til Riga og Reval for Omskibning i Danzig.

Et stort Antal smaa engelske Dampskibe, som bringer Kul over til Montreal, sejler tilbage med fuld Lading af Korn til de forskellige skandinaviske Havne. Der er endnu en Konkurrence, som den danske Skibsfart mere og mere synes at maatte regne med, nemlig Afskibninger af Fragt i tyske Skibe til skandinaviske Havne via Hamborg og Bremen.

En ny Faktor, der ogsaa vil influere paa Dansk Skibsfart, er *Henry Ford's Plan* om til Efteraaret at sætte »East Indian«, et Dampskib paa ca. 5,000 Netto Tons, som han har købt af U.S. Shipping Board, i Fart paa København, særlig med det Formaal at transportere hans egne Produkter til det store industrielle Anlæg i Danmark. Formentlig vil han ogsaa forsøge at faa fremmed Retur Cargo med fra København. Herværende Redere og Skibsmæglere er af delte Meninger med Hensyn til, hvorvidt Ford, som Bladartikler i de sidste Dage synes at antyde, skulde tænke paa at udvide sine Operationer til at drive almindelig Skibsfart i stor Stil. Derimod er de enige om, at han arbejder paa snarest muligt at komme i Besiddelse af den Tonnage, der udkræves til Transport af hans egne Raastoffer og Produkter.

## VOLDGIFTSKENDELSE

### 1 Sag Nr. 96. Rederiet N. N. Spørgsmaal om Afskedigelse uden Varsel af to Maskinmestre.

Maskinmestrene N. N., der var forhyrede som henholdsvis 1ste og 2den Mester i det Rederiet N. N. tilhørende S/S., blev den 16. Februar 1925, to Dage efter Skibets Ankomst til København, afskedigede uden forudgaaende Varsel. Maskinmestrene har i den Anledning overfor Rederiet fremsat Krav om henholdsvis 3 Maaneders og 1 Maanedes Gage; desuden har Maskinmester N. N., som umiddelbart efter sin Afskedigelse har maattet underkaste sig Lægebehandling, krævet Godtgørelse af Udgifter til Læge samt Forplejningsgodtgørelse for Sygeperioden. Rederiet har nægtet at efterkomme disse Krav og da der ikke ved Forhandling mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening er opnaaet Enighed i Sagen, er denne af sidstnævnte Forening begæret afgjort ved Voldgift.

Dampskibsrederiforeningen gør gældende, at Rederiet har været berettiget til at afskedige Maskinmestrene uden Varsel i Henhold til Sømandslovens § 33, Punkterne 1 og 3, og som Støtte herfor anføres det, dels at der under Skibets sidste

Rejse indtraf forskellige Maskinhavarier, som efter Rederiets Formening i væsentlig Grad skyldes Maskinmestrenes Mangel paa Paapasselighed, dels at Maskinmester N. N. ikke har kunnet holde Maade med Nydelsen af Spiritus, og at Drikkeri i det hele taget har været almindeligt mellem Mestrene.

Da der imidlertid ikke under Sagens Behandling for Voldgiftsudvalget er fremført saadanne Bevisligheder eller sagkyndige Erklæringer, som maatte udkræves for at lægge Ansvaret for Maskinhavarierne over paa Mestrene,

da begge Maskinmestrene nægter nogensinde at have været berusede i Tjenesten, og der ikke foreligger noget, der berettiger til at forkaste denne Benægtelse, og

da Bestemmelsen i Sømandslovens § 33 om, at der saa vidt muligt skal afholdes Forhør, før en Sømand, som er ombord, afskediges i Henhold til nævnte Paragraf, ikke har været iagttaget i nærværende Tilfælde,

maa Voldgiftsudvalget give Maskinmestrene N. N. og N. N. Medhold i deres foran ommeldte Krav mod Rederiet N. N.

## TILSYNET MED SKIBE

Paragraf 17 i Bekendtgørelse af 28. Februar 1921 om Tilsyn med Skibe ændres, efter hvad vi erfarer, fra 1. Juli saaledes:

§ 17.

(jfr. Lovens §§ 36—38.)

For Udstedelse af Farts-certifikat for Sejlskibe erlægges ingen Afgift.

For Udstedelse af Farts-certifikat for Sejlskibe med Hjælpe-maskinkraft samt for ikke — selvbevægende Fartøjer erlægges en Afgift beregnet efter nedenstaaende Takster og iøvrigt efter Reglerne i Lovens § 36, jfr. § 4 i Loven af 15. April 1925:

Skibets Tonnage	pr. Ton Øre	Mindste Beløb, Kr.
Ikke over 50 Tons	40	15
Over 50 Tons og ikke over 150 Tons	35	20
— 150 — » — » 300	30	55

Skibets Tonnage	pr. Ton Øre	Mindste Beløb, Kr.
— 300 — » — » 500	25	90
— 500 — » — » 1,000	20	125
— 1,000 — » — » 2,000	15	200
— 2,000 — » — » 4,000	10	300
— 4,000 Tons	10	400

For Sejlskibe af over 50 Tons nedsættes Afgiften for Udstedelse af Fribords-certifikat, jfr. Lovens § 38, 1ste Stk. og § 5 i Loven af 15. April 1925 med 50 pCt.

For Udstedelse af Afgangstest, jfr. Lovens § 37, betales Afgift efter Antallet af ombordværende Passagerer, beregnet med 1 Kr. 50 Øre for hver Passager.

### Pest i Australien.

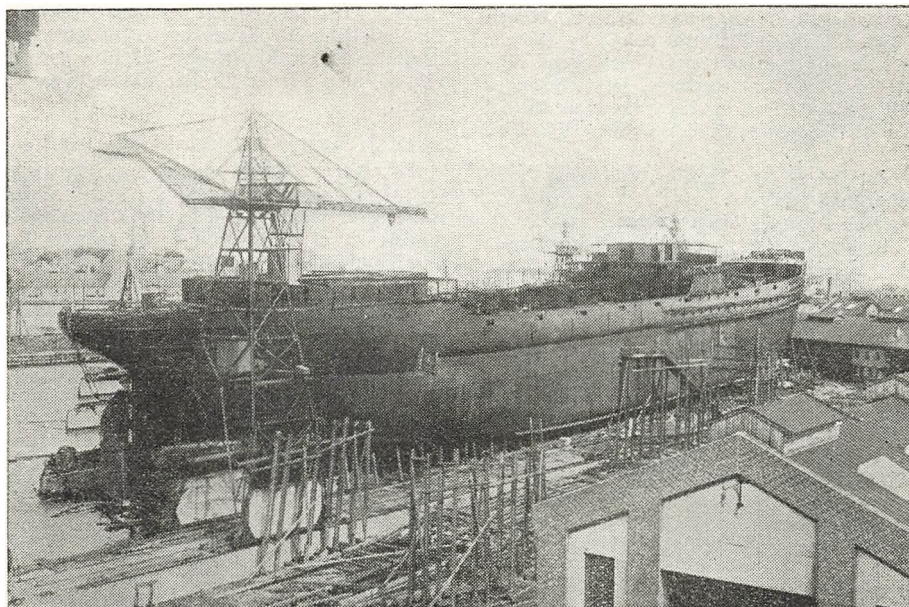
De australske Sundhedsautoriteter har givet Meddelelse om Forekomsten af et Tilfælde af Pest i Brisbane.

## STABELAFLØBNING

O nsdag den 24. Juni Kl. 3 Eftm. foregik paa Nakskov Skibsværft Stabel afløbningen af Tankmotor-skibet »Ida Knudsen« til det norske Rederi Knut Knutsen, O.A.S., Haugesund.

Skibet er det største Skib, der er bygget i Skandinaviens, idet dets Hoveddimensioner er:

Foruden ved sin Størrelse er Skibet interessant ved sin specielle Byggemaade og Indretning, idet det er udført som Tankskib til Transport af Olie. Skibet faar en Lasteevne af ca. 13,000 Tons ved en Dybgang af ca. 28'. Det er bygget efter Isherwood's Langskibs Spantesystem til Lloyd's Registers højeste Klasse. Lastrum-



Længde mellem Perpendikulærer ..... 465' 0"  
Bredde paa Spant ..... 61' 10"  
Dybde til Hoveddæk ..... 37' 3"

med en største Længde overalt af 485', medens de hidtil største Skibe, m/s »Africa« og m/s »Malaya«, bygget ved Burmeister & Wain, og m/s »Java«, bygget ved Nakskov Skibsværft, maaler 445' mellem Perpendikulærer eller ca. 20' mindre end »Ida Knudsen«.

rene bestaar af 20 Højtanke og 10 Sommertanke, som er udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udtagning af Olien.

Maskineriet, som Værftet straks efter Afløbningen har begyndt at installere i Skibet, kommer til at bestaa af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 3,800 I.H.K., som vil give Skibet en Fart af 11 Knob.

## OPRETTELSE AF ET ITALIENSK-RUSSISK HANDELS- OG TRANSPORTSELSKAB

Efter hvad den danske Legation i Moskva oplyser, er ovennævnte Koncession baseret paa Aftaler i Forbindelse med Handelstraktaten: det blev da aftalt, at der skulde dannes et blandet Selskab med den italienske og russiske Regering som Deltagere. Efter lange Forhandlinger lykkedes det at komme til Enighed, og den italienske Regering har overgivet sin Andel i Foretagendet til en privat Gruppe.

Det nydannede Selskabs Formaal er ikke saa meget at drive Handel paa Rusland som at udvikle Handelen paa Persien gennem Transit via Batum-Baku. Hidtil

har al Transit gennem Sovjetunionen været monopoliseret af det russiske Regeringsselskab »Russ-Transit«. Dette Monopol, som hidtil har givet russiske Varer et mægtigt Forspring i Nordpersien, har det nydannede russisk-italienske Selskab nu faaet Andel i, og haaber ogsaa derigennem at kunne udvikle Handelen paa Persien. Dette er af saa meget større Betydning for Italien, som de paa Sortehavet etablerede italienske Dampskibslinjer hidtil ikke har haft noget at seje med, og følgelig har gjort meget daarlige Forretninger.

## FRAGTRATETALET FOR MAJ MAANED 1925

Fragtratetallet har i Maj fortsat Nedgangen fra de forudgaaende Maaneder og er beregnet til 92,8, se nedenstaaende Oversigt.

	Detstat. Deptm.	The Economist
Jan.—Marts gensnitl. ....	100.0	100.0
Januar .....	102.1	101.9
Februar .....	99.2	103.2
Marts .....	98.8	94.9
April .....	95.4	92.8
Maj .....	92.8	87.4

Blandt de behandlede Fragtomraader var der fra April til Maj kun Opgang i Farten med Maj's fra Donau og Jordnødder fra Gambiakysten samt i Raterne for europæisk Timecharter; for enkelte af de

andre Rater var Gennemsnittet omtrent uforandret, men for langt de fleste var der Nedgang, og det samlede Fragtratetal for Maj er da ogsaa gaaet ned med 2½ pCt. i Forhold til April og med 7 pCt. i Forhold til Gennemsnittet af Januar Kvartal. Naar Nedgangen i Economists Fragtratetal er endnu større end i Departementets, skyldes dette navnlig Faldet i de hjemgaaende Fragter fra Østen, der er af ringe Betydning for den danske Fragtfart.

## „Polarstjernen“ paa Grønlandstogt.

Grønlandsk Handel har fragtet 4m. Motorskonnert »Polarstjernen« af Marstal til at udføre en Grønlandstur til Konlonierne Ritterbank og Jakobshaab i Stedet for Barkskibet »Thorvaldsen«, der paa sin første Rejse til Grønland led Havari.

»Polarstjernen« losses i Øjeblikket i Aalborg og skal derfra lige til København for at laste til Grønland.



## DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGENS AARSGENERALFORSAMLING

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling afholdtes Mandag den 22. Juni Kl. 11 paa Thuro. Fra de forskellige Kredsaftdelinger var mødt ialt ca. 50 Deltagere. I Mødet deltog Kontorchef i Erhvervsministeriet *Emil Krogh*. Formanden, Konsul *C. P. Lund*, Hellerup, aabnede Mødet, idet han udtalte:

Jeg skal begynde med at vise tilbage til, at en af de Mænd, der har siddet sammen med os i Bestyrelsen, i Aarets Løb er afgaaet ved Døden. Det er, som De alle ved. R. S. Hansen. Han var et af de Mennesker, som vi gerne arbejdede sammen med, han var altid forhandlingsvenlig, altid behagelig at have med at gøre; han havde god Indsigt i alle Foreningens Forhold og i de Sager, der kom til at foreligge, og vi beklager meget, at han saa tidligt maatte herfra. Ære være hans Minde! (Forsamlingen gav sin Tilslutning til Formandens Udtalelse ved at rejse sig).

Paa Formandens Forslag valgtes derefter Skibsreder *Severin Andresen*, Svendborg, til Dirigent.

*Dirigenten*: Jeg takker Dem for Valget, mine Herrer!

Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet, nemlig ved Bekendtgørelser i *Dansk Søfarts Tidende*, sidste Gang med Dagsorden i Nr. 24 for 12. Juni 1925, foruden i de lokale Svendborg-Blade.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

## REGNSKABET FOR 1924 FREMLÆGGES

*Sekretæren*, Kaptajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 24 for 12. Juni 1925 offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at de ved Revisionen af Regnskabet og Eftersynet af Kassebeholdningen har befundet alt i Orden.

Der gaves enstemmig Descharge for Regnskabet.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

## BERETNINGEN FREMLÆGGES

De enkelte Afsnit af Beretningen (se *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 24) sættes til Forhandling i deres Rækkefølge.

Vedrørende Afsnittet *Danske Havneforhold* bemærkede

*Formanden*: Ja, der har været et stort Arbejde forbundet med det i dette Afsnit omhandlede Spørgsmaal. Vi fik i sin Tid fra Ministeriet Anmodning om at fremkomme med Ændringsforslag til Normalsekemaet for Havne- og Brotaksterne for Aarene 1925—30.

Derefter fik vi Anmodning om at gennemse de fra de forskellige Havneudvalg indkomne Forslag om Ændringer i Havne- og Brotaksterne for Perioden 1925—1930.

Sammen med Repræsentanter fra Dampskibsrederiforeningen har Kapt. *Minor Rasmussen* gennemgaaet disse Forslag, hvad der blev et stort Arbejde og tog flere Dage. For dette betydelige Arbejde, som jeg tror er udført saa godt som overhovedet muligt, vil jeg gerne paa Foreningens Vegne bringe d'Herrer en Tak.

*Sekretæren*: Jeg vil gerne sige et Par Ord om denne Sag. De vil se af denne Redegørelse her i Aarsberetningen, at vi ogsaa har taget Sigte paa, at der burde ske en yderligere Takstnedsættelse for Sejlskibene. Vi fandt nemlig, at i flere Tilfælde var de foreslaede Takster ganske urimelige med Hensyn til Forholdet mellem Sejlskibe og Dampskibe. De Havneuddybninger o. s. v., der har fundet Sted, og som har medført saa store Udgifter, kommer jo nemlig absolut ikke Sejlskibene til Gode, snarere til Skade; de er derimod til Gavn for Dampperne, som derved bliver i Stand til at tage større Ladninger og derved udkonkurrerer vore almindelige Sejlskibe. Vi finder det urimeligt, at Sejlskibene skal deltage i Forrentningen af og Afragene paa de Millionlaan, som Havnene i den Anledning har paadraget sig; naturligst vilde det vel være, naar man i de forskellige Byer har regnet forkert eller i det hele anvendt flere Penge paa Havnene, end rimeligt er, at saa vedkommende Kommune afholdt denne Udgift, ikke Skibene.

Med Hensyn til Forholdet mellem Sejlskibe og Dampskibe skal jeg kun fremdrage et enkelt Eksempel, som ganske vist er særdeles grelt, men alle de andre Havnetakster gaar i samme Retning. I Aalborg og Nørre-Sundby maa en udenbys Sejler betale en Afgift af 27 Øre pr. Ton, mens et indenbys Dampskib til Trods for deres meget større Fradrag i Maa-lingen kun har en Afgift af 17 Øre. Tænk Dem blot, en Sejler, der forholdsvis ikke fører nær saa mange Lastetons paa sine Registertons som en Damp, skal have en Tonnageafgift paa 27 Øre, mens et Dampskib skal slippe med 17 Øre! Det er jo et aldeles urimeligt Forhold, og jeg vil dog tro — jeg har i alt Fald det bedste Haab derom — at Ministeriet for offentlige Arbejder vil give os Medhold i denne Betragtning. Jeg skylder at sige, at Dampskibsrederiforeningen i dette Spørgsmaal fuldstændig har kunnet se paa Sagen med vore Øjne og ogsaa har fundet det ganske urimeligt, at Sejlskibene skulde betale disse store Afgifter, og Beviset herfor er, at begge Foreningerne har underskrevet Betænkningen. Jeg kunde iøvrigt tilføje, at et lignende Forhold som det, jeg lige har nævnt, gør sig forresten ogsaa gældende i Svendborg,

at en Sejler i visse Tilfælde betaler mere end en Damp; mere retfærdige er de altsaa ikke hernede, hvad man iøvrigt heller ikke kunde vente.

Her har De altsaa Forløbet af denne Sag lige til det sidste. Der har saa været ført en Del Forhandling mellem Ministeriet for offentlige Arbejder og saa Købstadsforeningen, der jo snart er ved at udarte til at blive en Stat i Staten. Der fremgaar ikke af de Oplysninger, jeg har kunnet indhente, noget om, at der tænkes paa nogen Nedsættelse i den indværende Periode, altsaa 1925-30. Derimod forlyder det, at Trafikministeriet paatænker at nedsætte en Kommission til Drøftelse af en Nedsættelse af Havnetaksterne for Perioden 1930-35, men heroverfor har Købstadsforeningen straks protesteret.

Til Afsnittet *Bugserforhold i Aarhus Havn* bemærkede

*Sekretæren*: Det Forhold, som man søger at faa ændret, er, at vi skal betale Afgift, naar vi har Bugserdamper for. Det er en ganske urimelig Afgift, hvorom ogsaa Handelsministeriet er enigt med os og mange Gange har henstillet overfor Trafikministeriet, at den bør bortfalde.

Men Hensyn til Afsnittet *Lodsforhold* udtalte

*Sekretæren*: Det siges her, at »ved Beretningens Afslutning forelaa endnu intet endeligt Resultat.« Vi har dog faaet et Resultat, som i Hovedtrækkene gaar ud paa, at foruden en Del Takster fra Krigsperioden, som nu er bortfaldet, har der fundet en Nedsættelse Sted paa 10 pCt. for Sejlskibe under 300 Brutto Registertons for de første ti Klasser, stigende med 1 pCt. for hver højere Takstklasse, dog ikke over 25 pCt., og for alle andre Fartøjer en Nedsættelse af 5 pCt., hvis Lodsbetalingen skal erlægges efter Takstklasse 5, stigende med 1 pCt. for hver højere Takstklasse, dog ikke over 25 pCt. De vil altsaa se, at Sejlere under 300 Tons har faaet en yderligere Nedsættelse fremfor Dampere, et Resultat, som vi er naaet til ved Forhandling med Lodsmyndighederne. Denne Ordning er traadt i Kraft den 15. Juni d. A.

Vedrørende Afsnittet *Forurening af Kystfarvande med Olie* bemærkede

*Sekretæren*: I sin Tid da dette Spørgsmaal blev rejst fra amerikansk Side, foreslog vi, at der nedsattes en Kommission til Forhandling derom, og det skulde helst være paa denne Side af Atlanterhavet. Imidlertid synes det nu, som om Amerika ikke har villet gaa den Vej, men selv har udstedt en Forordning, der altsaa kun gælder for amerikanske Farvande.

I Tilknytning til Afsnittene *Kalmar Havnetakst* og *Stockholms Havnetakst* udtalte

*Sekretæren*: Naar vi i det hele taget har beskæftiget os med disse to udenlandske Byers Havnetakster, er det, fordi vi har ønsket at benytte denne Lejlighed til overfor Handelsministeriet at pege paa, at Havnetaksterne her i Danmark er meget større end de svenske.

Til Afsnittet *Mandskabsforhold* bemærkede

*Sekretæren*: Jeg har ved Samtaler med forskellige Skibsførere faaet det Indtryk, at de ikke har været rigtig klare over, hvorledes Arbejdstiden egentlig burde være ombord paa vore Skibe, og de har været tilbøjelige til at mene, at der var en 8 Timers Arbejdsdag ombord. Jeg haaber, at enhver, der er hildet i en saadan Misforstaaelse, ved den Foranledning, der her er givet, vil blive klar over, hvordan Forholdet i Virkeligheden ligger. Vi har ingen virkelig Arbejdstid ombord, vi siger som saa: Arbejdstiden ombord under Ladning, Losning o. s. v. retter sig efter Arbejdstiden i Havnen, efter de Folks Arbejdstid, som Skibsfolkene arbejder sammen med, naturligvis ikke efter en eller anden Fabriks Arbejdstid oppe i Landet.

Vedrørende Afsnittet *Hovmestrenes Stilling efter Sømandslovens § 12, 2. Stk. og § 34* bemærkede

*Formanden*: Det er jo saaledes, at der er noget, der hedder Officerer ombord i Skibene, og disse Officerer har fri Hjemrejse, tildels paa 1. Kahr, ligesom der ogsaa er andre Omraader, hvor Officererne har et Fortrin fremfor Mandskabet. Nu er Spørgsmaalet her: hører Hovmestrene til Officererne paa et Skib eller til det øvrige Mandskab. Vi har haft en Del Forhandling om denne Sag, som i Grunden er lidt indviklet. Der er jo nemlig en Del Forskel paa en Hovmester ombord i en af de store Passagerbaade — dér hedder han ganske vist ikke Hovmester, men det er nu det samme, det er ham, der har Kontrollen med Indkøbene og i det hele taget Bestyrelsen af Proviantvæsenet ombord — og saa Hovmesteren ombord i en af vore Sejlere, der i Grunden ikke er ynderligt mere fremtrædende end en almindelig Matros. Det har altsaa været Tvivl underkastet, om en saadan Hovmester skulde regnes med til Officererne paa Skibet eller ikke, og Sagen er bleven undersøgt af vor juridiske Konsulent, der er gaet temmelig godt til Bunds i den, men har ment, at den i Grunden var for indviklet og for vanskelig til, at man kunde fastsætte bestemte Regler i saa Henseende. Det bør i Virkeligheden være en Skønssag, alt efter som det drejer sig om Hovmesteren paa

(Fortsættes Side 456)

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 30. Juni 1925.

Hele den internationale Handel maa opleve en Renaissance, førend Forholdene inden for Skibsfarten bliver normale. Daglig klages der over, at der er for lidt at sejle med, og saalænge Tonnagen er saa rigelig, er det vanskeligt for ikke at sige umuligt at faa Fragterne op i et rimeligt Forhold. Selvfølgelig er det umuligt for en Bedrift i længere Tid ad Gangen at gaa med Tab eller lige akkurat tjene til Udgifterne og Vedligehold, saa den Dag maa komme, da Skibene enten maa lægge op eller Mulighederne for at drive Skibsfart forbedres. Den oplagte Tonnage er nu betydelig større end for en Maaned siden; men endnu sejler mange Baade, som hellere burde lægges op eller ophugges, og disse umoderne, dyre Baade ødelægger mere, end godt er, baade for sig selv og for andre.

De voldsomme Svingninger i Sterling- og Dollarskurserne gør det endnu vanskeligere for Skibsfart og Handel, og da næsten alle Fragter sluttet i disse Møntsorter, spiller Nedgang en stor Rolle for afsluttede Forretninger, og kan let forvandle et beregnet Overskud til et lige saa stort Underskud. Naar der paa Toppen af alt det andet maaske ogsaa kommer Arbejdskonflikt i England, er det ikke vanskeligt at sætte sig ind i, hvilke uhørt vanskelige Tider Skibsfarten arbejder under.

### TRÆLASTMARKEDET

er lidt livligere med flere positive Laster, og Fragterne faste uden dog at kunne opvise nogen væsentlig Bedring. Bristol-Kanal Købmændene, som haardnakket har holdt paa Backrut c/p, begynder at give efter, og flere er nu villige til at slutte paa nyt Scanfin mod en Reduktion i Fragten. En Last fra Mo-Domsjø til Cardiff noteres til 48/9d., 50/- nyt Scanfin, ca. 52/6d. Backrut.

Balticum faar stadig Tonnage til forholdsvis lavere Rater end Sverige og Finland, og det er saa meget mere mærkeligt, som Udgifterne og Ekspeditionerne er de samme, om ikke ufordelagtigere.

Af de sidste Befragtninger kan anføres:

1,200 Favne 2 Haparanda-Torneå/Rotterdam 22½ Hfl. 1,100 Stds. Söderhamn/London 40/-. 825 Stds. 2 Wiborg/London 41/-. 900 Stds. Leningrad/Garston 42/6d. 575 Stds. Kemi/London 43/-. 650 Stds. Trångsund/Hull 41/-. old Scanfin. 460 Stds. Skellefteå/Hull 47/6d., new Scanfin. 725 Stds. 2 Haparanda/London 45/-. new Scanfin. 2,000 loads Danzig/London 11/9d.

Hvidehavet har taget:

1,000 Favne Archangel/E.C.C.P., Pulpwood, 54/-. Juli. 600 Favne Archangel/Belfast, Pulpwood, 61/3d. 1,200 Stds. Omega/London DBB, 52/6, og fra Canada 1,000 Stds. Miramichi/W.B.E.I., 58/9 én 61/3 to Lossepladser, 800 Stds. Miramichi/Øst Irland, 61/3d. een, 63/9d. 2 Lossepladser.

### KUL, KOKS ETC.

Raterne ligger fremdeles omkring 4/9d., 5/- 3,000/2,000 Tonner og forholdsvis mere for mindre Baade med 4/7½d. for Baade over 3,500 T. Stem er stadig vanskelig. Koks fra London er meget rolige med 7/- som nominal Notering. Fra Wales sluttet en Baad af og til til 5/- København-Helsingør. Raterne til Baltic og Coasting er uforandrede med lille Efterspørgsel.

I Skotland falder Arbejdernes obligatoriske summer holidays omkring 17/18 Juli og varer fra 1-2 op til 8 Dage.

Bunkers er endnu lave, men Udsigten til en eventuel Minearbejderstrejke kan hurtig sætte Priserne op, og Leverandørerne vil nødig sælge uden for prompt Levering.

### MIDDELHAVET ETC.

Kulraterne i denne Retning undergaar heller ingen Forandring. De store Baade er vanskelige at placere og maa i hvert Fald gaa langt ned i Fragten. En 7,500

Tonner har akcepteret saa lavt som 7/3 Tyne/Genoa option. For 5,000 T. betales 8/6d.; 4,000 T. 9/-, og af andre Noteringer bemærkes: Tyne/Catania 4/5,000 9/-; Naples 18/2,200 T. 10/3d., 10/6d.; Carthage-Malaga-Valencia 1/1,200 13/-, 13/6d.; Barcelona 1/2,000 13/6d.; Forth/Vestitalien 5,000 T. 8/9d.; Palermo 1,500 T. 10/-; Trieste 3/4,000 T. 11/-; Alexandria 3/5,000 T. 10/9d., 11/3d.; Wales/Niece 25/3,000 T. 10/-; Palermo 1,500 T. 11/-; Messina 3,000 T. 9/3d., 9/6d.; Genoa Range 7/6d. 7/7,800 T.; 5,500 T. 8/3d.; Alexandria 3/4,000 T. 11/6d.; Pt. Said 10/-, 10/3d.; Piræus 4/5,500 10/9d.

Til Øerne er stadig 9/6d., 9/9d. opnaelig for 4/6,000 Tonner og maaske 10/-, 10/3d. for 3/4,000 Tonner. Dakar har betalt 9/3d. for en 5,000 Tonner.

Af hjemgaaende Laster er der ikke én, som kan svare Regning; men stadig dirigeres Baade til Middelhavet for at holde de sejlede i Haab om snarlig Opgang. Donau er fremdeles meget daarlig, hvad Korn angaar, og de Trælaster, som tilbydes, byder heller ikke paa gunstige terms.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Kornraterne fra Montreal er gaaet ca. ½ Cent op pr. 100lbs., og det er jo noget; men der er ikke det Liv som i Fjor, og Befragterne foretrækker at slutte fra Haanden og i Munden. Efter 1. August paatænker Tyskland en Importtold paa Korn, og for Baade, som kan laste prompt, noteres op til 14 Cents.

En 4,000 Tonner har faaet 16,000 Doll. Lumpsum Montreal/København og Danzig, fri Lastning, og fra Gulfen til Murmansk er der sluttet en 5/6 Baade til 9/9½ C. per cubf. fri Lastning og frie Udgifter i Murmansk. Kul fra Hampton roads til Rio og River Plate er en Del bedre, og ligeledes Korn fra Gulfen til Europa. Cuba steady 7,000 T. Baad sluttet Liverpool direkte 16/-.

Pacific/U.K.-Cont., Aug.-Sept. lidt svagere, og sidste Slutning er gjort til 29/6d.

### SYD AMERIKA

Wales/Rio-Santos betaler 16/-, 16/6d. og lower Plate 19/-, 20/-, Santa Fé 22/-; men kun for prompte Baade, og Tonnage lidt ud i Juli Maaned betinger lavere Rater. Der er stadig megen usluttet Tonnage i River Plate, som kan faas billigt; men Rederne begynder at holde lidt igen; de sidste Befragtninger viser en lille Fremgang, og selv om Fremgangen er forsvindende, er den velkommen, og hellere en langsom stabil Opgang end disse store Fluktationer, som La Plata Markedet er saa rigt paa, og som har kostet mange Redere dyre Lærepenge.

### ØSTEN

Burmah/Holland har faaet en 5,500 Tonner til 20/- Juli, og Mauritius søger Tonnage pr. Sept. til 23/-, 24/-. Bombay/U.K.-Cont. ligger omkring 16/6d. d.w. og Majs fra Syd Afrika ca. 21/-, Aug.-Sept.

### TIME CHARTER

Der noteres en hel Del flere Ordre; men Raterne er naturligvis smaa.

### Rederiaktieselskabet „Marstal“ likviderer.

Rederiaktieselskabet »Marstal« afholdt Fredag Eftermiddag overordentlig Generalforsamling paa Formanden, Skibsreder Hans Petersens Kontor i København.

Aaret var forløbet roligt, og man havde faaet Selskabets Baade (med Undtagelse af en mindre Skonnert) afsat. Aaret var afsluttet med et Overskud paa 7467 Kr. 23 Øre.

Paa Bestyrelsens Forslag vedtoges det iflg. »Ero Avis« enstemmigt at overgive Overskudet til næste Aars Regnskab og træde i Likvidation samt søge Selskabets tilbageværende Skonnert solgt.

Formanden valgtes til Likvidator.



(Dansk Sejlskibsrederiforenings Aarsgeneralforsamling.)  
 en af de store Baade, som i Virkeligheden bør regnes med til Officererne, eller Hovmesteren paa en lille Baad, hvor han mange Gange tillige er Kok. Hvis Parterne eventuelt ikke kan komme til Forstaaelse, bør Sagen afgøres ved Domstolene. Saaadan ligger denne Sag. Nogen egentlig Afgørelse af Spørgsmaadet er man altsaa ikke naaet til.

I Tilknytning til Afsnittet *Sømandslovens §§ 28 og 41* udtalte

Kontorchef *Krogh*: Maa jeg allerførst benytte Lejligheden til at takke Bestyrelsen, fordi den ved denne Lejlighed som saa mange Gange før har indbudt mig til at komme til Stede.

Det lille Punkt, Talen her er om, Sømandslovens §§ 28 og 41, har jo en Smule Forhistorie. Jeg erindrer fra Forhandlingerne om Sømandsloven, at der indenfor Rederkrædse gjorde sig nogen Betænkelighed gældende ved, at Regeringen skulde have Myndighed til at afslutte Overenskomst med andre Stater om Gensidighed med Hensyn til disse Forhold, og vi forstod ogsaa dengang, at det, man var betænkelig ved, var, at en hel Del af de Byrder, der vilde følge med saadanne Overenskomster, vilde falde paa Skibsfarten. Lovgivningsmagten vilde dog naturligvis med Hensyn til dette Punkt ligesaa lidt som med Hensyn til de andre nødige gaa til at bryde det Fællesskab mellem de tre nordiske Riger, som de nordiske Sølovs-Kommissioner havde etableret, og det er altsaa nu en Lovbestemmelse, forsaavidt som Kongen kan afslutte saadanne Aftaler. Naar Sejlskibsrederi-Foreningen, og Dampskibsrederiforeningen forøvrigt ogsaa, nu bagfter har indtaget det Standpunkt, som de har gjort, og som man kan se her af Beretningen, er det kun i god Overensstemmelse med det Synspunkt, som de samme to Foreninger indtog, da Loven i sin Tid var til Behandling i Rigsdagen, at det var forsaavidt en betænkelig Sag, som det kunde medføre Udgifter, som man ikke saadan uden videre kunde overse.

Hvad der videre kan ske med den foreliggende Sag, kan man imidlertid ikke se af Beretningen, og det er det, jeg gerne vilde gøre bløt en enkelt Bemærkning om.

Man har fra Rederiforeningernes Side ikke det mindste imod, at Sagen blev løst ved Gensidighed, naar blot Staten vilde være saa venlig at overtage alle de Udgifter, som maatte flyde deraf. Hvad der nu til syvende og sidst kan komme ud deraf, kan jeg ikke sige i Øjeblikket, men jeg anser det ikke for utænkeligt, at man fra Statens Side vilde stille sig paa det Standpunkt at sige: Vi behøver ikke at tage Gensidighed over hele Linien. Det kunde være, der vilde være Sangbund for at faa Gensidighed med Hensyn til de Bestemmelser, som

alene falder Staten til Byrde, og hvis man paa den Maade kunde naa hen til, at Rederne ikke fik nogen Udgift deraf, maa jeg dog antage, at Rederne ikke vil have noget imod en saaledes begrænset Gensidighed. Det er imidlertid saaledes med den danske Sømandslov, at Staten er gaaet videre med at paatage sig Forpligtelser end for det første den gamle Sølov, men ogsaa videre end, saavidt jeg husker, baade den norske og den svenske Sømandslov paa de tilsvarende Punkter, idet man først fra Ministeriet og siden fra Lovgivningsmagtens Side har ment, at en af de Ting, der virkelig betegnede en Forbedring af Forholdene ombord i Skibene var, at man traadte til overfor Sygdomstilfælde. Med Hensyn hertil er det nu blevet saaledes, at den danske Stat har paataget sig Pleje-Udgifterne ved de Sygdomme, som man under alle Omstændigheder gerne vil være fri for ombord i Skibene, nemlig Tuberkulose og Kønssygdomme, og Staten er altsaa i den Henseende gaaet meget vidt i Retning af at paatage sig Byrden. Skønt Bestemmelserne saaledes har noget forskellig Rækkevidde er der maaske en Mulighed for, at man alligevel kan komme til en Forstaaelse med de andre nordiske Lande, men hvis man gør det — hvad jeg ikke for Øjeblikket ved — skulde dette altsaa ikke komme til at medføre nogen Gøne for Rederne.

Jeg har tænkt mig, at denne lille Oplysning maaske kunde have sin Interesse for Forsamlingen.

*Dirigenten*: Vi kan vist være enige om at sige Kontorchefen Tak for de givne Oplysninger.

*Sekretæren*: Jeg ønsker blot i Tilknytning til Kontorchefens Udtalelser at bemærke, at der vil selvfølgelig ikke fra Foreningens Side blive rejst nogen Modstand imod, at Søfolkene kan faa Lov til at nyde de paagældende Goder, men vi ønsker blot at understrege, at vi kan ikke betale noget derfor, det maa blive Statens Sag.

I Anledning af Afsnittet *Mytteriet paa »Centaurus«* af *Svendborg* udtalte

*Sekretæren*: Jeg antager, den Underhaandsmeddelelse, jeg har faaet, er rigtig, at Rederiet er blevet fritaget for at refundere de her omhandlede Udgifter.

Kontorchef *Krogh*: Det er i hvert Fald det Resultat, vi er kommet til, og jeg tror, Udenrigsministeriet fulgte vor Henstilling.

*Sekretæren*: Der foreligger ganske vist ikke noget officielt derom endnu.

Mødet udsat Kl. 12.

## 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

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. JUNI 1925

London .....	24,10	Madrid .....	72,25
New York .....	497,00	Amsterdam .....	199,00
Berlin .....	118,00	Stockholm .....	132,90
Paris .....	22,70	Oslo .....	88,80
Antwerpen .....	22,50	Helsingfors .....	12,53
Zürich .....	96,40	Prag .....	14,73
Rom .....	17,65	Wien .....	69,90

## 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: Blaåt Baand paa Skorstenen.

### BUGSERING

af: FLYDEDOKKE · HAVAREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUGNING · 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. Aldid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
 Varehuse, Flydekraner,  
 Motorlægttere 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 ædsvorne  
 Vejere, Målere og Tællere  
 i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

## F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

## D. F. D. S.s Esbjerg Afdeling 50 Aar.

Den 24. Juni var det 50 Aar siden D.F.D.S.s afsendte det første Skib fra Esbjerg Havn til England. Det var Damperen »Riberhus«, som afgik til Thameshaven med levende Kreaturer, og senere blev der forsøgt med Skib til Newcastle og Leith, men den sidste Rute maatte opgives, da der ikke var Interesse for den. Paa de to Ruter var der derimod godt at bestille, og f. Eks. i 1880 udførtes der 34,078 Stkr. levende Kvæg samt 400 Tons Flæsk.

I Januar 1880 begyndte Parkeston-Ruten med 1 à 2 ugentlige Ture, og fra Januar 1888 udvidedes den til 3 ugentlige Ture, ligesom der vedvarende opretholdtes en Tur ugentlig til Newcastle. Det er i disse Aar, at Landbrugseksporten rigtig begynder at tage Fart, det ene Svineslagteri oprettes efter det andet; i 1889 er Antallet steget til 24, og i 1890 til 34. Flæskeeksporten, som i 1888 udgjorde ca. 7,000 Tons, steg i 1889 til 31,000 Tons, og Smøreksporten steg i samme Tidsrum fra 6,000 til 14,000 Tons.

Udviklingen har været saa rivende, at Eksporten over Esbjerg nu udgør to Trediedele af Landets samlede Eksport, og i 1924 var den naaet op paa 249,445 Tons.

Efter Krigens Afslutning, da Tyskland ikke mere kunde aftage de store Kvanta Fisk fra Esbjerg som før, fandt Eksportørerne et Marked i England, og det er meget betydelige Kvanta, der siden da er sendt med Selskabets Skibe, saaledes alene i 1924 ialt 492,864 Kasser.

Samtidig med Eksporten voksede ogsaa Passagertrafikken. I 1907 var der til og fra England 29,000 Passagerer, medens Antallet i 1924 var vokset til 42,000.

1922 aabnedes Ruten paa Antwerpen og Dunkerque med Damperen »Primula«, og det har vist sig, at denne Rute har særlig stor Betydning som Passagerrute.

Endelig blev der den 12. Marts 1921 aabnet en direkte Esbjerg-London Rute, og naar Bygningen af det paabegyndte Motorskib »Parkeston« er færdig, formentlig til 1. August i Aar, agter Selskabet at etablere daglig Forbindelse mellem Parkeston og Esbjerg, og man regner med, at Posttrafikken til den Tid ogsaa bliver lagt over Esbjerg.

D.F.D.S.s Virksomhed betyder selvfølgelig overordentlig meget for Esbjerg og har en væsentlig Andel i den mægtige Udvikling, Byen har gennemgaaet i de forløbne 50 Aar.

## Australiske Statsskibe solgt.

7 Dampere af den australske Statsflaade paa henvend 4,500 Tons hver er blevet solgt til Japan.

## Dyr Havn.

En Danzigmægler klager over de høje Afgifter i Danzig Havn, som truer med helt at standse Skibsfarten.

Der meddeles nu i *Svensk Sjö. Tidn.*, at et lille Sejlskib paa 75-200 dw. Tons betaler i Lodspenge fra Søen til Havnekanalen 8 Gulden, derfra og til Kaiserhafen 12 Gulden og til Danzig 14 Gulden, hvortil kommer Bropenge med 3 Gulden for hver Bro.

Det hænder ofte, at et Skib maa betale for 6 Forhalinger eller mere. Hver Forhaling koster 8 Gulden.

For kort Tid siden lastede en Sejler paa ca. 100 Tons Dødvægt i Danzig, og kunde i Fragt kun faa 735 Gulden. Havneafgifterne beløb sig til 213 Gulden, deraf gik 61 Gulden til Forhalingsudgifter. Hertil kommer Klarerings-, og andre Udgifter, saaledes at der ikke blev noget tilovers til Hyre, Proviant m. m.

## Prøvetur.

I den officielle Prøvetur med Københavns Flydedok og Skibsværfts Nybygning Nr. 165, S/S »Dania«, et Tankskib bygget for Regning *Det danske Petroleums Aktieselskab*, her, afholdtes Onsdag i Sundet.

Skibet, der er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner:

Længden mellem Perpendikularerne	....	205'—0"
Bredde paa Spant	.....	36'—0"
Dybde til Hoveddæk	.....	15'—6"

og det er forsynet med en 1,000 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Wilh. Schmidt's Overheder og Oliefyring. Prøveturen forløb tilfredsstillende.

## En interessant Tvangsauktion.

Under Transportstrejken indkom den tyske Damper »Ingrid Sturm« i Svendborg Havn, direkte fra Leningrad, med en Ladning Solsikkekager m. v. til Fyens Andels-Foderstofforretning og Firmaet Petersen & Jensen. Køberne i Svendborg havde imidlertid betinget sig, at Damperen skulde blive liggende for egen Regning, hvis den ikke kunde blive solst, medens Skibet med sit Certeparti havde faaet garanteret Losning straks og uden Hensyn til Strejke. Connossementet var ogsaa udstedt for sent, og forskellige andre Aarsager var medvirkende til, at de to Firmaer nægtede at modtage Ladningen.

Derefter greb Sovjetregeringen ind og annullerede alle Aftaler.

Kaptajnen benyttede sig nu af Reglerne i Sølovens Paragraf 156 m. v. for at skaffe sig Dækning for Fragt, Overliggedagspenge o. s. v., og han lod iflg. *Sv. Amtstid.* i den Anledning opløse 560 Tons Solsikkekager i et Firmaet Petersen & Jensen tilhørende Pakhus. Derefter forlod Damperen Svendborg.

Forleden Formiddag holdtes der Tvangsauktion over Partiet. Der var mødt mange Købere, navnlig fra andre Byer, og der blev solgt en saa stor Del, at Kaptajnens Omkostninger blev dækket — ialt for 14-15,000 Kr.

DOMINION  
SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere &amp; 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

Proviantering, Dæks- &amp; Maskinforsyninger

LONDON AGENT:  
C. P. FRESHWATER  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

## D. A. KNUDSEN &amp; CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredere's 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 TillidTelegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.  
Coder: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906JOHN P. BEST & CO.  
GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OC ASSURANCE-AGENTER

## GINO &amp; EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS-AGENTER · DAMPKIBS-REDERE

ASSURANCE-AGENTER



## DANSKE SEJLSKIBSREDERIERS PROTECTION CLUB

Danske Sejlskibsrederiernes Protection Club holdt forleden Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Grosserer *P. M. Petersen* bød velkommen og mindedes et af Foreningens trofaste Medlemmer, Skibsreder *R. S. Hansen*, en af de dygtigste Mænd, Skibsfarten har haft, ikke mindst i de nuværende vanskelige Tider, og udtalte et »Ære være hans Minde«. (Alle rejser sig.)

Skibsbygmester *Z. Th. Jacobsen*, Troense, valgtes til Dirigent og gav Ordet til Sekretæren, Landsretssagfører *Elmqvist*, som aflagde Beretningen.

Klubben har i 1924 faaet 68 nye Sager til Behandling, og af dem resterede ved Udgangen af 1924 8 Sager og desuden 5 fra 1923. Endvidere fortsattes fra 1923 6 ufuldførte Sager, saa der i 1924 er behandlet ialt 74 Sager. Desuden er der fra 1. Januar 1925 til ultimo Maj behandlet 24 Sager.

Af de behandlede Sager er 15 opgivet som uigennemførlige, for nogles Vedkommende fordi man ikke kunde give Rederne Medhold. En af disse Sager var fra 1923.

40 af de resterende Sager er gennemført, saa man har naaet en Ordning enten ved Forlig eller ved Retsafgørelse. Hovedparten af dem i Udlandet. I 11 Tilfælde har Protection Club og Rederiet slaaet noget af for at undgaa en Proces, som vi kunde risikere blev dyr. De sidste 29 er gennemført, saa Rederiet fik, hvad det forlangte.

Fra 1. Juni 1924 til Dato er der indmeldt i Klubben 15 Skibe, deraf 5 fra København, saa der nu ialt er indmeldt 115 Skibe. Afgaaet ved Forlis 4, ved Salg 4.

Klubben har, ligesom det første Aar, udsendt Cirkulærer til

Medlemmerne og deres Skibe, med Omtale af Spørgsmaal af almindelig Interesse. Der er ialt udsendt 6 Cirkulærer.

Danske Sejlskibsrederiernes Protection Club har ogsaa i 1924 staaet i et venskabeligt Forhold til Nordisk Skibsrederforening, saa de to Foreninger har kunnet yde hinanden gensidig Hjælp og Raad.

Sekretæren gennemgik derefter de behandlede Sager, som for Størstedelen tidligere har været omtalt, dels i Dagspressen, i Fagskrifter og i Cirkulærer.

Skibsmægler *R. V. Rasmussen* komplimenterede Bestyrelsen for det store Arbejde, som var udført, og Forsamlingen sluttede sig hertil.

Derefter oplæstes Regnskabet, som balancerede med 8,005 Kr. Fra forrige Aar er overført 2,172 Kr., og i Medlemsbidrag er betalt 5,422 Kr. Omkostningskonto beløber sig til 4,221 Kr. og overført til næste Aar 2,564 Kr.

Klubbens Status balancerer med 2,704 Kr. 19 Øre, deraf indstaaende paa Bankbog 1,138 Kr.

Regnskabet godkendtes.

## Valg.

Skibsreder *Laur. Rasmussen* genvalgtes til Bestyrelsen, og i Stedet for afdøde Skibsreder *R. S. Hansen* valgtes Skibsbygmester *Z. Th. Jacobsen*.

Til Revisor genvalgtes Skibsmægler *C. V. Petersen*.

— Under »Eventuelt« opfordrede Formanden Medlemmerne til at arbejde for yderligere Tilgang til Protection Club'en, og man drøftede derefter forskellige Smaaspørgsmaal.

## OPHÆVET MONOPOL

Som omtalt for nogen Tid siden i *Dansk Søfarts Tidende* havde de kommunale Myndigheder i den rumænske Sortehavshavn Konstanza givet et der-værende Skibsprovianteringsfirma Monopol paa Levering af Proviant til udenlandske Skibe, ligesom der

var indført en Afgift, som fremmede Skibe skulde erlægge ved Indkøb af Proviant i Konstanza.

Der herskede almindelig Utilfredshed med disse Forhold, som paaførte den udenlandske Skibsfart meget betydelige Udgifter, og en Aktion fra bl. a. den danske og den britiske Legations Side i Bucarest paa Foranledning af forskellige Skibsfartsorganisationer, bl. a. The Baltic and White Sea Conference, har nu, efter hvad vi erfarer fra Udenrigsministeriet, givet til Resultat, at det paagældende Monopol er blevet ophævet af den rumænske Regering.

## FORLÆNGEDE HANDELSTRAKTATER

Den norsk-græske og den svensk-græske Handels-traktat af 1852 er ligesom den tilsvarende dansk-græske blevet forlængede indtil 1. Januar 1926.

## Dødsfald.

Fører af D.F.D.S.s Damper »Olaf«, Kaptajn *Carl Danholt* er afgaaet ved Døden, 55 Aar gammel, efter kort Tids Sygdom.

Det vil erindres, at Kaptajn Danholt for ikke længe siden havde modtaget »Emile Robins Legat« som Anerkendelse for en smuk Sømandsdaad, idet han ved Vintertid iifjor under meget vanskelige Forhold havde bjærget Besætningen fra tremastet Skonnert »I. W. Comeau« af La Have, Nova Scotia.

AKTIESELSKABET

FRICHS  
AARHUSDAMPKEDLER/DAMPMASKINER  
DIESELMOTORER  
RAAOLIEMOTORER  
for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030

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.

DEN ANERKENDTE  
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION  
FOR SKIBSBUNDEEneforhandling for Danmark:  
Telefon 8210 EMIL A. SCHWEIDER Nørregade 49  
KØBENHAVNJ. CHR. PETERSENS  
PAPIRHANDEL„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn  
Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

**Sunket Lægter.**

Tysk Damper »Herculex« rapporterer over Københavns Radio:

Lægter »Donau« sunket Kl. 2.15 Em. den 14. d. M. ca. 6 til 7 Sm. Syd for Møens Fyr. Masten rager 2 til 4 m op over Vandet.

**Norsk Sømandsstrejke.**

Det trækker nu op til Strike paa alle norske Skibe, der gaar i Udenrigsfart, idet Løn-Forhandlingerne mellem Reederne paa den ene og Matroserne og Fyrbøder-Organisa-

tionerne paa den anden Side blev afbrudt i Gaar. Bliver Striken til Virkelighed, saa vil den bryde ud i Juli Maaned, idet Pladserne opsiges ved Juni Maanedes Udgang.

Sømandenes Organisationer har allerede truffet Forberedelse til at iværksætte en international Blokade af norske Skibe.

**Skal „Buckau“ sælges til Amerika.**

Der skal for Tiden være Forhandlinger i Gang mellem Ejeren af Rotorskibet »Buckau« og en Amerikaner om Køb af Skibet.

Hamburger Fremdenblatt meddeler iøvrigt, at man gennem en Annonce har søgt at finde en kapitalstærk Køber.

**POSITIONSLISTE PR. 29. JUNI 1925**

MEDELDT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

**A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Neapel 28.6.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Singapore 28.6.  
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Rotterdam 28.6.  
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Constantinopel 23.6. til Sfax.  
s.s. *Alf*, Clausen, afg. Wiborg 26.6.  
s.s. *Alfa*, ank. Kramfors 30.6.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 27.6. til Tanger.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. København 28.6.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Perim 14.6.  
s.s. *Anna*, pass. Dragør 26.6. paa Rejse til Grimsby.  
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Rotterdam 27.6.  
s.s. *Arabien*, Harder, ank. København 13.6.  
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 22.6. til Pernambuco.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Bergen 26.6.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Baltimore 27.6. til New York.  
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Oslo 26.6.  
s.s. *Astrid*, Bjærke, ank. København 28.6.  
s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Aden 25.6. til Aarhus.  
m.s. *Australien*, Møller, afg. Hamburg 26.6. til Dunkirk.  
s.s. *Avance*, Andrup, ank. København 28.6.  
s.s. *Azel*, Magleby, pass. Dragør 27.6. p. R. t. Grangemouth.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Libau 23.6. til Tyne.  
s.s. *Belgien*, Hansen, Fart Kuba.  
s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Frederikshavn 29.6. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Zwyndrecht 29.6.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Ghent 21.6.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. St. John 27.6. til Gibara.  
s.s. *Bodil*, ank. Saffi 29.6.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Quessant 22.6.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 26.6.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 28.6.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Leith 27.6. til Thorshavn.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kenitra 27.6.  
s.s. *Brasilien*, ank. København 23.6.  
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, af. St. John N. B. 23.6.

## 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. »Schoue«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
Telgr.-Adr. Saxberg.

**Helsingør:**

K. F. Marstrands Eff.

**Randers:**

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

**Vejle:**

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Swansea 25.6.  
s.s. *Breland*, Larsen, ank. København 26.6.  
s.s. *Britta*, Ushant, ank. København 27.6.  
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Frederikshavn 26.6.  
s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Neapel 26.6.  
s.s. *Berglum*, Møllerup, afg. Las Palmas 21.6.

**C**

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Cardiff 23.6. til Buenos Aires.  
s.s. *Carmen*, ank. Porto Pi 24.6.  
s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Tunis 25.6. til Marseille.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Vlissingen 29.6. paa Rejse til Antwerpen.  
s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Norfolk 25.6.  
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Savannah 15.6. til London.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Wiborg 19.6.

**D**

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Wiborg 25.6.  
s.s. *Dan*, Clausen, afg. Randers 28.6. til Wiborg.  
m.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Immingham 26.6. til Korsør.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Port Said 28.6.  
s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 18.6.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Vestafrika 16.6.  
s.s. *Danery*, Voss, ank. Hull 26.6.  
s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 24.6.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk 27.6.  
s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. New Orleans 26.6.  
s.s. *Diana*, Tramp, ank. Newcastle 28.6.  
s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 26.6. paa Rejse til Yxpila.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 22.6.  
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Dublin*, Krogh, pass. Barbados 23.6.

**E**

s.s. *Ebba*, ank. Bristol 28.6.  
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, afg. København 26.6. til London.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Warrington 30.6. til Manchester.  
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Seaham 29.6.  
s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt København siden 17.2.  
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Brunsbüttel 26.6.  
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Sagres 25.6.  
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Antwerp 27.6. til Burntisland.  
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Stamsgate 23.6.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Philadelphia 19.6.  
s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Kotka 19.6.  
s.s. *Erik*, Bastholm, afg. Algier 28.6. til Glasgow.  
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Haugesund 29.6.  
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Horsens 25.6. til Holmsund.  
s.s. *Esberrn Snare*, Dreyer, oplagt Esbjerg.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ester*, ank. Kotka 28.6.  
s.s. *Esther Maria*, Clausen, afg. Seaham 26.6. til København.  
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Kolding 28.6.  
s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 23.6.  
s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København.

**F**

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-syddynske Pladser.  
m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. Middlesbrough 28.6.

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



LONDON

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street.....		»Lamberte
Port Talbot, Exchange Buildings.....		»Lamberte
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs., Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	} Lambrose, Newcastle.	
Blyth, 19, Ridley Street.....		»Lamberte
West Hartlepool, Victoria Terrace.....		»Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} Lamberte	
Methil, 82, East High Street.....		»Lamberte
Burntisland, 20, High Street.....		»Lamberte
HULL, Prudential Buildings.....	»Lambrose	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} Lambrose, Grimsby	
Immingham, Dock Offices.....		»Lambrose, Grimsby

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 5893 (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, Creechurh Lane, LONDON E.C. 3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

LONDON

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 House» 577, 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, Walsende» & »News, Sunderland»

### Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.

Smedearb-jde af enhver Art  
udføres.

\*

WALSSEND-ON-TYNE

DUNDEE

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

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

s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 m.s. *Fionia*, Skjolddam, ank. Bangkok 28.6.  
 s.s. *Flora*, Andresen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Buenos Aires 27.6. til Santos.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Danzig 26.6.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Dunkirk 24.6.  
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, afg. Wiborg 26.6.  
 s.s. *Fredensborg*, Olsen, ank. New York 26.6.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 24.6.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. København 13.6.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, i Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theiland, afg. Göteborg 27.6. til Wasa.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, i Dok i Helsingborg fra 29.6.  
 s.s. *Frode*, Kajs, afg. Aalborg 27.6. til Mumbles Roads.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ghent 25.6.  
 s.s. *Gerda*, ank. Huelva 27.6.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Montreal 16.6. til København.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Hungerburg 24.6.  
 s.s. *Gunver*, ank. Holmsund 30.6.

## H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, afg. Blyth 24.6. til Tromsø.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Riga 28.6.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Aarhus 28.6.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Novorossisk 14.6.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Galata 18.6. til Frederikshavn.  
 s.s. *Harriet*, pass. Holtenau 28.6. paa Rejse til Raumo.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 26.6.  
 s.s. *Helene*, pass. Cavoeiro 26.6. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Helga*, ank. København 17.4.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 25.6.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Calais 25.6.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 29.6.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Libau 29.6. til København.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Jacobstad 19.6.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Newcastle N. S. W. 5.6.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Peniche 29.6. p. R. t. Lissabon.  
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 24.6. paa Rejse til Thames.  
 s.s. *J. P. Justesen*, Jensen, pass. Dakar 20.6. p. R. t. London.  
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Reykjavik 29.6. til København.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 18.6. til Esbjerg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schionning, afg. København 29.6. til Königsberg.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Savannah 25.6. til London.  
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Valencia 26.6.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New York 26.6.  
 s.s. *Jenny*, pass. Brunsbüttel 23.6. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Johanne*, pass. Dungeness 27.6. paa Rejse til Barcelona.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Gibraltar 20.6.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. København 21.6.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Sevilla 26.6.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. København 18.6.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. San Juan 27.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Halifax 29.6.  
 s.s. *Karla*, afg. Casablanca 25.6.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Stettin 25.6.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. New Orleans 27.6.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Durban 18.6.  
 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. Constantinopel 20.6. til Odense.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Norfolk 11.6.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Trångsund 20.6.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Randers 28.6.  
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Perim 25.6. paa Rejse til Hamburg.

## L

s.s. *Lijland*, Haure Petersen, afg. Sagua (Cuba) 27.6.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 28.6.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, ank. Danzig 22.6.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Methil 29.6.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Newcastle 20.6.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 28.6.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. Port Talbot 25.6.  
 s.s. *Maja*, Rindberg, oplagt København fra 23.6.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Dalny 27.6. til Kobe.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Skellefteå 28.6.  
 s.s. *Margrethe*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie*, ank. Lapvik 28.6.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Raumo 20.6.  
 s.s. *Martin Carl*, Olsen, afg. Burntisland 27.6. til Bandholm.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Terneuzen 26.6.  
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. St. Vincent 23.6. til Antwerpen.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, pass. Azores 20.6. paa Rejse til New Orleans.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Sfax 28.6.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 22.6. til København.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Boston 26.6. til Randers.  
 s.s. *Nancy*, ank. Seaham 29.6.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. San Francisco 26.6.  
 s.s. *Nautik*, afg. Ursviken 25.6. til Valencia.  
 s. s. *Neptun*, ank. København 19.6.  
 s.s. *Nerma*, afg. Wasa 27.6. til Wiborg.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Newcastle 27.6. til New York.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, ank. Esbjerg 21.6.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, ank. København 6.5.  
 s.s. *Nordsøen*, pass. Brunsbüttel 30.6. paa Rejse til Gelle.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Leningrad 22.6.  
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Rotterdam 17.6.

## O

m.s. *Odense*, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, afg. Helsingør 27.6. til Jacobstad Dist.  
 s.s. *Oluf Bager*, Larsen, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. La Plata 13.6.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Kotka 22.6.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.6.

## P

s.s. *Pacific*, Mathiessen, pass. Malta 26.6. p. R. t. Alexandria.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Williamstown 28.6. til Cape Town.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. San Francisco 24.6.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Cornerbrook 27.6. til Chatham.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Leningrad 25.6.  
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Yokohama 25.6. til Vladivostok.  
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Rundvik 20.6.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Luleå 28.6.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. London 20.6.

## R

s.s. *Randi*, ank. Oran 29.6.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Nakskov 26.6.  
 s.s. *Rhone*, Thomsen, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Sfax 27.6. til Hull.

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**  
 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 SCT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning  
**C. A. G. FYHN**  
 SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG  
 EAST HIGH STREET  
 METHIL  
 Første Klases 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 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

LIG 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.: »Steame« Telefon: 59 & 189, Privat 59a

s.s. *Romø*, Olesen, ank. København 25.6.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 28.6.  
s.s. *Rota*, Rivold, ank. Leith 28.6.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 16.6.  
s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Riga 29.6.  
m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Soerabaya 13.6. til Suez.  
m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Hamburg 28.6.  
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 26.6. til Windsor.  
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Auckland 27.6.  
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Brisbane 29.6. til Sydney.  
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Odense 29.6. til København.  
s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Georgetown 22.6.  
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Helsingør 16.6.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Rufisque 18.6.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Brunsbüttel 28.6.  
s.s. *Skinfaxe*, Koch, afg. Velsen 29.6. til Blyth.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. København 26.6. til Antwerpen.  
s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Las Palmas 26.6.  
s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Kotka 23.6.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Rute fart København-Leith-Færøerne.  
s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Hook of Holland 28.6.  
s.s. *Smul*, Hansen, afg. Nalbag 28.6. til Burntisland.  
s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Grangemouth 27.6.  
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Vera Crux 24.6.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Sulina 27.6.  
s.s. *Stella*, ank. Hull 29.6.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 23.6. til København.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Horsens 29.6. til Danzig.  
s.s. *Svava*, Christensen, laster i Danzig for Dunkirk og Rouen.  
m.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Bremen 26.6. til Harburg.  
s.s. *Svend*, Karstensen, ank. Algier 28.6.  
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Rønne 26.6.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Isabella de Sagua 23.6.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Brunsbüttel 28.6.  
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 27.6.  
s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i Dok siden 25.6.  
s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. København 27.6. til Danzig.

s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 29.6. til Newcastle.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 28.6.  
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga-Ruten.  
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Valencia 27.6. til Malaga.  
m.s. *Tongking*, Topp, afg. Suez 25.6. til Singapore.  
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. East London 27.6.  
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. København 29.6. til Middelhavet.  
s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Antwerpen 29.6. til Aarhus.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Middelfart 30.6. til Vejle.  
s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 20.6. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Alexandria 27.6.

## V

s.s. *Vega*, Madsen, pas. København 28.6. p. R. t. Åbo.  
s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Huelva 15.6.  
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Helsingør 28.6.  
s.s. *Veratyr*, Pedersen, pass. Dunnethead 27.6. paa Rejse til Ivigtut.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Lizard 14.6.  
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 28.6.  
Bark *Viking*, ank. Rotterdam 28.6.  
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Dok i Aalborg fra 23.6.

## W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Garston 27.6.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Frederikshavn 28.6.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 26.6. til Aalborg.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Brunsbüttel 29.6. paa Rejse til Danzig.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Norfolk 22.6.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Uleåborg 27.6.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Memel 26.6.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Reval 23.6. til Hull.  
H. C. *Christensen*, Christensen, afg. Littlehampton 16.5. til Methil.  
*Fuglen*, Schmidt, ank. Raumo 1.6.  
*Hans*, Christensen, afg. Gamleby 24.6. til Totnes.  
*Niels*, Rasmussen, afg. antagelig Inverness 26.6. til Leith.  
m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, pass. Holtenau 23.6. paa Rejse til Sörnäs.  
3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, pass. Helsingør 19.6. paa Rejse til Dundrum.  
3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, ank. Porsgrund 17.6.  
3m.Sk. *Gefjon*, R. Lund, afg. Sundsvall 20.6. til Stornoway.  
3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, afg. Leith 19.6. til Ørn-skjoldsvik.  
3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, afg. Danzig 25.6. til Douglas.  
3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, pass. Helsingør 22.6. paa Rejse til Thurso.  
3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, ank. Trångsund 25.6.  
3m.Sk. *Pallesen*, J. E. Jensen, afg. Sundsvall 20.6. til Stornoway.  
3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, afg. Trångsund 11.6. til Quimper, pass. Helsingør 25.6.  
3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, afg. Sörnäs 18.6. til Pontrioux.  
3m.Sk. *Rossing*, J. P. Baagøe, pass. Helsingør 24.6. paa Rejse til Lerwick.  
3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, afg. Brahestad 17.6. til Paluden.  
3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, pass. Helsingør 17.6. p. R. t. Jersey.  
3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, ank. Ljusen 21.6.  
3m.Sk. *Zampa*, E. Joh. Jørgensen, ank. Gefle 26.6.  
3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, ank. Chatham 13.6.  
3m.Sk. *Dagny*, A. P. Petersen, ank. Wiborg 19.6.  
3m.Sk. *Martin Nilsson*, Jensen, afg. Dysart 9.6. til New Foundland (Harbur Grace).

3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, afg. Nørresundby 19.6. til Archangel.  
3m.Sk. *Danebrog*, Hansen, afg. Dysart 28.12. til Marin.  
3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, ank. Luleå 28.5.  
3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Brahestad 4.6.  
3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, ank. Jakobstad 12.6.  
3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, afg. Ystad 19.6. til Sundswall.  
3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, ank. Danzig 22.6.  
3m.Sk. *Vera*, Larsen, ank. Aalborg 20.6.  
3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, afg. Åbo 22.6. til Charlestown.  
3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt Thurø.  
m.s. *C. Castenschiold*, Christensen, ank. Aarhus 21.6.  
3m.Sk. *Energi*, Stegmann, afg. Bay Bulls, N. F. 28.6.  
Sk. *Uranus*, Stegmann, afg. St. Johns, N. F. 27.6.  
3m.Sk. *Marna*, Boye, ank. Catalina, N. F. 27.6.  
3m.Sk. *Alf*, Jørgensen, pass. Dungeness 25.6. p. R. t. Foynes.  
*Elisabeth*, Groth, ank. Havre 20.6.  
*Fylla*, Kromann, ank. Bureå 24.6.  
*Haabet*, Madsen, ank. Dysart 27.6.  
*Meta*, Andersen, ank. Granton 27.6.  
*Noah*, Groth, ank. Dysart 27.6.  
*Norden*, Grube, ank. Archangel 20.6.  
*Nordstjernen*, Hansen, afg. Sundswall 28.6.  
*Polarstjernen*, Hansen, ank. København 29.6.  
*Venus*, Boye, afg. Yxpila 27.6.  
*Emanuel*, Kromann, pass. Helsingør 25.6.  
*Nathalia*, Eriksen, ank. Råfsö 24.6.  
*San*, Pedersen, pass. Hirtshals 25.6.  
3m.Sk. *N. E. Schmidt*, Rasmussen, ank. Fogo 22.6.  
3m.Sk. *Ofelie*, Petersen, afg. St. Johns 26.6. til Roseblancha.  
*Clytia*, J. Hansen, pass. Skagen 23.6. paa Rejse til Kirkwall.  
*Gloria*, L. Kromann, afg. Dysart 26.6. til Ærøskjøbing.  
*Aphrodite*, A. Watson, afg. Rose Blanche 27.6. til Gibraltar f.O.  
3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Lübeck 23.6. til Wiborg.  
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. Kotka 20.6.

## 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.  $\frac{1}{s}$** 

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Tlf.: 1535-5836. Statslff.: 527

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1948

Telegr.-Adr.:  
Amiante

**M·B·COHN**

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG  
LAGER AF

**V. HÖVELINGS**  
**SKIBSFARVER**

**VØLUND**

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET **VØLUND**

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



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 &amp; KRIGS

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO  
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## 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 <sup>A/S</sup>

MASKIN- & SKIBSBYGERI

\*

*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 Savmælledrift 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: 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, Staalrosser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

Henvendelse til: WESTPLEIN 5, ROTTERDAM

Entrepenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.

TELEGR.-ADR.: »TUG«, ROTTERDAM

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  
 DAMPSKIBSEKSPEDITION · 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.: "Holmæld"  
 Amaliegade 30

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 AALBORG

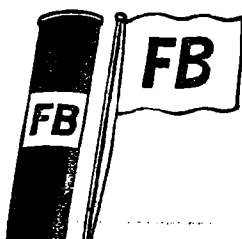
Telefon 2075 & 2200  
 Statstelefon 2

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.: Toldbodbovmen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Nattef. i Strandingstilfælde: Strand 1302

*Bugsering · Bjergrning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 28

FREDAG 10 · JULI 1925

32 · AARG.

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

### DANMARKS SØFART

Af Direktør E. Mægaard.

»De bor paa Havet og søger deres Føde paa Skibene«, saaledes synger en gammel fransk Digter om Vikingerne. Vikingetiden er forbi, men Vikingeaanden er endnu ikke uddød i Danmark og Søfart er stadig, hvad jeg haaber vil fremgaa af det følgende, et af Landets bærende Erhverv, til Trods for, at Forholdene for Udvikling af en national Dansk Skibsfart, naar bortses fra Landets relativt store Kyststrækning og den deraf følgende lette Adgang til Havet, i Virkeligheden er alt andet end gunstig. For at der kan udvikle sig en national Skibsfart er det nemlig af væsentlig Betydning, at vedkommende Land har baade en betydelig Import og en betydelig Eksport og at der er et passende Forhold mellem disse, men bortset fra Landbrugsprodukter, som i Forhold til deres store Værdi vejer forholdsvis lidt og derfor ikke kræver mange Skibe, har Danmark ingen større Eksport, og der er slet ikke noget rimeligt Forhold mellem denne og Importen; navnlig efterhaanden som det danske Landbrug, om jeg saa maa sige, har industrialiseret sig og bliver mere og mere afhængigt af Indførslen af store Kvantiteter af Gødnings- og Foderstoffer, er Landets Import maalt efter Vægt, blevet mange Gange større end Eksporten; i Fart mellem Danmark og Udlandet transporteres saaledes aarlig ca. 8.5 Mill. Tons indgaaende Varer mod ca. 1.3 Mill. Tons udgaaende Varer.

Dansk Skibsfart har derfor til en vis Grad maattet internationalisere sig, og ligesom Vikingerne i gamle Dage drog hjemmefra og øvede Strandhugst paa fremmede Kyster, søger den danske Handelsflaade nu i stor Udstrækning sin Beskæftigelse paa fremmede Havne og tager sin Chance, hvor den er at finde. Men saa meget nødvendigere er det da ogsaa at undgaa alt, hvad der kan svække dens Konkurrencedygtighed i det store Marked.

Naar jeg taler om Skibsfarten som et af Landets bærende Erhverv, kan jeg ikke afholde mig fra den Bemærkning, at til daglig synes ingen rigtig at have Øjet aabent herfor; da eksisterer kun to Erhverv af nogen Betydning, nemlig Landbrug og Industri, som indbyrdes skændes om, hvem der betyder mest for Landet; først naar Landet kommer i Nød, som under Verdenskrigen, aabnes Øjnene; saa forstaas det, hvad den daværende Handelsminister sagde ved Forelægelsen af Sømandsloven, og som jeg skal citere:

»Hvad den danske Skibsfart betyder for det danske Samfund, blev skarpt belyst under Krigen — i en given Periode var vor fortrinlige og velledede Handelsflaade næsten Landets eneste Hjælpemiddel af uomtvistelig Værdi udadtil; det var den, der betingede de Tilførsler, som maatte og skulde skaffes. Desuden ydede den meget betydelige ekstraordinære Bidrag til Statshusholdningen.«

### Skibsfarten Basis for Landets andre Erhverv.

Og som nu ogsaa under den nylig afsluttede store Arbejdskonflikt. Da Sømands- og Transportarbejderstrejken kom, og Skibene laa stille, kunde det nok være, at man fik Øje for Skibsfartens Betydning for Landet; saa kunde man indse, at Skibsfarten i Virkeligheden danner Basis for alle Landets andre Erhverv; men det vilde ogsaa være ønskeligt, om Interessen og Forstaaelsen herfor ikke indskrænkede sig til at manifestere sig ved ekstraordinære Lejligheder, og navnlig vilde det være ønskeligt, om Forstaaelsen ytrede sig ikke alene i Ord, men ogsaa i Gerning; om saaledes Staten vilde forstaa, at der er Grænser for de økonomiske Byrder, som Skibsfarten kan bære i Form af Skatter og Afgifter, og at det ikke kan betale sig at slagte Hønen, som lægger Guldæg, ovenikøbet uden at blive fodret som i andre Lande med Statsunderstøttelser, billige Laan, protektionistiske Love o. s. v., om f. Eks. de danske Købmænd vilde forstaa, at de i Længden hverken gavner sig selv eller det danske Samfund ved i mange Tilfælde at foretrække at lade deres Varer transportere med fremmede Skibe i Stedet for med danske, og om ogsaa de Personer, som fagligt er tilknyttet Skibsfarten vilde forstaa, at det er i deres egen Interesse ikke at stille for store Krav til Skibsfartens Ydeevne.

### Handelsflaaden.

Efter dette lille Hjertesuk vil jeg gaa over til den egentlige Tekst.

Ved Udgangen af 1923 bestod den danske Handelsflaade af 1,835 Skibe over 20 B.R.T. med en samlet Brutto Register Tonnage af 1,039,500 Tons og med en Bæreevne for Ladning af 1,372,000 Tons d.w.

Af denne Flaade var 623 Skibe, 770,206 B.R.T. Dampere, 79 med 160,059 B.R.T. Motorskibe uden Sejl, 757 med 48,866 B.R.T. Sejlskibe med Hjælpemotorer og 396 med 60,413 B.R.T. rene Sejlskibe.

Damp- og Motorskibe uden Sejl udgjorde tilsammen 38.3 pCt. af det samlede Antal og 89.5 pCt. af den samlede Bruttotonnage. Sejlskibe med og uden Hjælpemotorer omfattede altsaa over tre Femtedele af Antallet af Skibe, men kun en Tiendedel af Tonnagen, og naar Hensyn tages til den ringere Effektivitet, navnlig for Sejlskibe uden Motor, bliver Sejlskibsflaadens Andel yderligere reduceret.

En Sammenligning med Tallene for 1914, da Flaaden bestod af 651 Dampere med 720,159 B.R.T., 27 Motorskibe med 48,476 B.R.T., 370 Motorsejlskibe med 14,753 B.R.T. og 870 rene Sejlskibe med 84,076 B.R.T., vil vise en meget tydelig Tendens henimod Afkaffelse af rene Sejlskibe til Fordel for Motorsejlskibe og af Dampere til Fordel for Motorskibe. Endvidere viser Tallene ogsaa en tydelig Tendens henimod Anskaffelsen af større og større Skibe.

**Nedgangen i Sejlskibstonnagen.**

Den stærke Nedgang, som Aar efter Aar finder Sted i Sejlskibstonnagen, maner til alvorlig Eftertanke, og det vilde i høj Grad være ønskeligt, om der kunde gøres noget for at forebygge Sejlskibenes fuldstændige Forsvinden, idet alle er enige om, at de betyder overordentlig meget for Uddannelsen af vor Sømandsstand.

Af de 1,835 Skibe i 1923 anvendtes ca. tre Fjerdedele til Fragt- og Passagerfart og ca. en Fjerdedel til andre særlige Formaal, men de allerfleste af sidstnævnte Skibe er smaa og omfatter kun nogle faa Procent af Tonnagen.

Den egentlige Handelsflaade kunde herefter ansættes til 1,275 Skibe med tilsammen 976,175 B.R.T., nemlig 416 Dampere med 719,420 B.R.T., 48 Motorskibe med 158,206 B.R.T., 432 Motorsejlskibe med 39,068 B.R.T. og 379 rene Sejlskibe med 59,481 B.R.T.

**Dampskibene.**

Blandt Dampskibene fandtes 4 med en Bruttotonnage paa over 10,000 B.R.T. og derefter 3 paa over 6,000 B.R.T., foruden en Tankdamper alene til Olie-transport.

De nævnte 7 Dampere anvendes i blandet Passager- og Godstrafik paa New York. Derefter kommer 38 Fragtdampere (ialt 153,000 B.R.T.) mellem 3,000-5,500 B.R.T. Intet af disse Skibe sejler med Passagerer, men en Del gaar i regelmæssig Liniefart med Gods paa oversøiske Lande, og en ikke ubetydelig Del er som Regel beskæftiget i Fart mellem amerikanske Havne.

I Størrelsesklassen 700-3,000 B.R.T. findes omtrent Halvdelen af Antallet og henimod to Trediedele af den samlede Tonnage i Dampskibsflaaden. Det er Trampdamperne, som langt dominerer i denne Gruppe. En Del af de største Skibe indenfor Gruppen gaar i oversøisk Fart eller veksler mellem europæiske og fjernere liggende Rejser, men langt den største Del af Farten med Gruppens Skibe bestaar i Transport af Kul fra Storbritannien, af Træløst fra Østersøen, af Bjergværksprodukter, Frugt, Kork m. v. fra den pyrenæiske Halvø, af Fosfat, Esparto m. v. fra Nordafrika, af Oliekager fra Sydfrankrig, af Raastoffer til Olieindustri fra Gambialysten o. s. v.

Dampskibe under 700 B.R.T. udgør over to Femtedele af det samlede Antal, men kun 8 pCt. af Tonnagen.

**Motorskibene.**

Blandt Motorskibene er kun ganske enkelte af Mellemstørrelse. Ca. 95 pCt. af Tonnagen hører til Skibe paa over 3,000 B.R.T. De store Motorskibe, til hvis

Anskaffelse det store Selskab »Det østasiatiske Kompagni« gav Stødet, blev tidligere alle anvendt i Fart paa de fjerneste Lande med Gods fra og til Danmark og Nabolande, men i de senere Aar er der af forskellige Rederier anskaffet Motorskibe, der sættes ind i den mere almindelige Fragtfart.

Blandt Sejlskibene findes der to, som i Størrelse langt overgaar alle de sejlriggede Skibe, som nogen- sinde har været optaget i den danske Handelsflaade, nemlig Skoleskibene »København« paa 3,901 B.R.T. og »Viking« paa 2,952 B.R.T., tilhørende Landets to største Rederier, »Det østasiatiske Kompagni« og »Det Forenede Dampskibs-Selskab«.

I Løbet af Aaret 1924 er de fornævnte Tal undergaaet nogle Ændringer, Damp- og navnlig Motorskibstonnagen er blevet yderligere forøget, medens Sejlskibstonnagen er gaaet tilbage. Pr. 1. Januar 1925 bestod den samlede danske Handelsflaade af 2,047 Skibe med 1,111,500 B.R.T.

**Handelsflaadens Størrelse og Kvalitet.**

Set i Forhold til Landets Indbyggerantal er den danske Handelsflaade en af de største i Verden. Norge er en flot Nr. 1 med 883 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere, derefter er der et langt Spring til England med 402 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere, Holland har 382 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere, og saa kommer Danmark som Nr. 4 med 289 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere. De følgende i Rækken er Sverige med 169, U.S.A. med 118, Frankrig med 84, Italien med 68, Japan med 59 og Tyskland med 30 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere.

Men ikke alene i Henseende til Kvantitet, ogsaa i Kvalitet indtager den danske Handelsflaade en fremtrædende Plads. Som før berørt, er det et dansk Rederi, som har givet Stødet til Anvendelsen af Dieselmotorer i Skibe, og alene dette Rederi ejer en Flaade paa 20 moderne og førsteklasses-udstyrede store Motorskibe. Men iøvrigt har de danske Redere i de senere Aar i meget stor Udstrækning udrangeret deres gamle Tonnage og anskaffet nye og moderne Skibe, saaledes at nu ikke mindre end 33.7 pCt. af de danske Skibe er under 5 Aar gamle. Kun Tyskland og Holland har nyere Tonnage; i Tyskland er 52 pCt. under 5 Aar, men dette skyldes jo de særlige for Tyskland gældende Forhold — i Holland er ca. 36.8 pCt. under 5 Aar, derefter kommer som sagt Danmark med 33.7 pCt., Frankrig med 32.3 pCt., Canada med 30.5 pCt., U.S.A. med 30.4 pCt., Norge med 30.3 pCt. og England med 26.1 pCt.

(Fortsættes i næste Nr.)

**SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I MAJ MAANED 1925**

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Maj Maaned 298 med 127,288 N.R.T. mod 259 Skibe med 132,958 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 315 med 138,925 N.R.T. mod 273 med 137,053 N.R.T. i April Maaned.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 73 Skibe med 23,981 N.R.T. i Ballast, medens 53 Skibe med 25,513 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj Maaned 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 364 med 175,866 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 388 med 196,818 N.R.T.

Den danske Tonnage — 31 Skibe med 18,918 N.R.T. — er, hvad Skibsantallet angaar Nr. 4, men for Tonnagens Vedkommende Nr. 3 efter Tyskland med 44,846 N.R.T. og England med 21,774 N.R.T.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika .....	3	11,000
Danzig .....	46	5,563
Danmark .....	31	18,918
Tyskland .....	126	44,846
England .....	20	21,774
Estland .....	2	211
Finland .....	3	1,020
Frankrig .....	4	4,154
Holland .....	11	2,366
Letland .....	1	4
Norge .....	11	6,149
Polen .....	4	813
Sverige .....	35	10,416
Brasilien .....	1	54

Passagertrafikken er steget betydeligt, nemlig fra 1,299 til 3,407 indgaaede og fra 2,327 til 4,679 udgaaede Passagerer.

## NORDISK SKIBSREDERFORENINGS GENERALFORSAMLING

Torsdag den 2. ds. afholdt Nordisk Skibsrederforening aarlig Generalforsamling i Dansk Dampskibsrederiforenings Lokaler i Amaliegade. Der var mødt adskillige Medlemmer, da Formanden, Skibsreder *Klaveness*, Oslo, aabnede Mødet og foreslog Højesteretssagfører *Ivan Kondrup* valgt til Dirigent. Højesteretssagføreren valgtes enstemmigt og gav Ordet til Direktør *Jantzen*, der gennemgik Aarsberetningen og Regnskabet.

Der blev i 1924 betalt fuldt Kontingent af 2,752,089 Tons, fordelt paa 1,392 Skibe, og reduceret Kontingent af 242,856 Tons, fordelt paa 156 Skibe. Ialt betød dette en samlet Fremgang paa 103,890 Tons fra forrige Aar. Tonnagen fordeles saaledes: Norge 1,895,051 Tons mod 1,926,055 Tons forrige Aar, Sverrig 727,683 Tons mod sidste Aar 625,568 Tons. Danmark 358,682 Tons mod 322,900 Tons sidste Aar, samt andre Lande 13,530 Tons mod 13,587 sidste Aar.

Bestyrelsen havde i 1924 faaet forelagt 63 Sager. Heraf er 6 vundet, 1 tabt, 6 forligt, 1 opgivet, 5 ikke overtaget og 44 er fortsat til Behandling. Der er af Foreningen i Aarets Løb inkasseret 3,664,290.34 Kr., der fordeler sig saaledes: Bjergningssager 21,230.13 Kr., Certepartissager 380,711.13 Kr., Fraftdisputer 617,634.58 Kr., Havari — Grosse 35,733.74 Kr., Kommissionsspørgsmaal 16,107.94 Kr., Laste- og Lossedisputer 117,589.74 Kr., Liggedagespørgsmaal 313,965.45 Kr., Mankofordringer 36,328.96 Kr., Ophold i England under Krigen 1,061,809.63 Kr., Tidsfragsager 1,010,533.98 Kr., udenlandske Afgifter 12,102.81 Kr., Diverse 31,960.04 Kr.

Af Regnskabet ser man, at Lønningskontoen omfatter 178,283 Kr. Den største Post er juridisk Bistand, der lyder paa 363,434 Kr. Kontingentkontoen er paa 659,514 Kr. og Tilskudskontingent andrager 329,421 Kr. I uafgjorte Sager er Foreningen ude med over en halv Mill. Kr. i Omkostninger. Banktilgodehavendet er ligeledes godt en halv. Mill. Kr.

Hjælpe- og Pensionsfonden har en Formue paa 255,980 Kr. i Obligationer. Der er udbetalt 6,360 Kr. i Pensioner i indværende Aar, hvoraf dog ca. 3000 Kr. ekstraordinært hidrører fra Understøttelse til afdøde Kontorchef Fallesens Enke. Regnskabet balancerer med 1,139,224.59 Kr.

### Valg.

Efter at der var givet Decharge for det reviderede Regnskab, genvalgtes til Medlemmer af Bestyrelsen for Sverrig Rederne *P. G. Thulin* og *Daniel Brostrøm*, for Norge *Axel Irgens* og *Adolph Halvorsen*, for Danmark *Kay Reinhard* og *H. Gether*, medens Skibsreder *Bull Kjøsterud*, Drammen, ikke ønskede Genvalg. Der afsendtes et Telegram til ham med Tak for hans Arbejde og Generalforsamlingens Beklagelse af hans Udtreden. I Stedet valgtes Skibsreder *Ole Thoresen*, Oslo, og genvalgtes *Wilh. Wilhelmsen*.

### Lovændringer.

Der vedtoges nogle Lovændringer, der dog for at være endeligt vedtaget maa forelægges endnu en Generalforsamling. Den ene gik ud paa, at der til Hovedbestyrelsen vælges fra hvert Land et Medlem for hver 50,000 Tons til fuldt Kontingent og et Medlem for hvert 200,000 Tons til reduceret Kontingent. Dog vælges i intet Tilfælde mere end 7 Medlemmer fra hvert Land. En ny Bestemmelse gaar ud paa, at Generalforsamlingen træder sammen hvert Aar til Tid og Sted, bestemt af Hovedbestyrelsen.

### International Voldgiftsret.

Hermed var Dagsordenen egentlig udtømt, men under sidste Punkt: Diskussion og Forhandling udspandt der sig en langvarig og indgaaende Drøftelse om den tidligere udkastede Tanke om Betimeligheden af at arbejde for Oprettelsen af en international Voldgiftsret til Afløsning af den Usikkerhed, der opstaar ved, at de forskellige Landes Domstole afgør Sager af samme Art paa forskellig Maade.

Generalkonsul *Johan Hansen* rettede en Forespørgsel til Direktør *Jantzen* om, hvorledes man stillede sig til den paa en tidligere Konference udkastede Tanke om en international Voldgiftsret, der kunde faa forelagt til Afgørelse alle de Sager, der nu med megen Bekostning maa anlægges rundt i de forskellige Lande. I denne Forbindelse kom Generalkonsulen ind paa en Omtale af de vanskelige Forhold i mange Lande, — som han ikke ønskede at nævne for ikke at faa Gesandterne paa Nakken, men som sikkert alle de tilstedeværende kendte, — hvor det paa Forhaand var ganske haabløst at anlægge en Sag, selv om man var i sin fulde Ret. Det var, Talerens Opfattelse, at de med en saadan Voldgiftsdomstol forbundne Udgifter i nogen Grad kunde komme ind ved de

Beløb, der spares ved Sagsanlæg i de forskellige Lande. Og man vilde saaledes opnaa en Ensartethed i Afgørelserne, der vilde danne en behagelig Modsætning til nu, hvor det var et rent Lotterispil at have en Sag for Retten. Nu kan man ved tre Instanser opnaa tre forskellige Resultater i den samme Sag. En inappellabel Afgørelse af en Voldgiftsdomstol, sammensat af kyndige Mænd paa Skibsfartens, Handelens og Juraens Omraade var langt at foretrække.

### Vanskelig at gennemføre.

Direktør *Jantzen* svarede hertil, at han ikke var forberedt paa nærmere at gaa ind paa denne Forespørgsel, men han vilde pege paa det vanskelige Forhold, der vilde hindre at forfølge en Kendelse i de forskellige Lande, da Voldgiftskendelser ikke er eksegible. Men som det er, er det uimodsigeligt en lang og trang Vej, der fører til det endelige Resultat af Stridigheder.

*Daniel Brostrøm* var ikke nogen begejstret Tilhænger af Voldgiftsretter, men holdt paa de hjemlige Domstole, saaledes som de i de nordiske Lande fungerer.

Skibsreder *A. P. Møller* anbefalede varmt Tanken om en international Voldgift og raadede til at søge indført i Certepartierne en Bestemmelse om, at Uoverensstemmelserne skulde indannes for en saadan Voldgift. Der var en anden Side, nemlig Priseretternes Afgørelser. Vi har set under Krigen, hvorledes de krigsførende Lande, der havde Magten, skaltede og valtede med os efter Forgødtbefindende. Det er en Uhyrlighed, at Regeringerne kan indanke deres egne Handlinger til Afgørelse ved deres egne Organer, Landets egne Domstole. Der er i Kraft af dette Misforhold gjort stor Uret og paaført os Tab for adskillige Millioner ved, at Skibet er blevet tilbageholdt eller paalagt Pligtrejser som Betingelse for at lades fri. I denne Forbindelse kom Rederen ind paa en Omtale af, hvorvidt det enkelte Lands Ret strækker sig m. H. t. at stille Betingelser for at forsyne de Lande, der mangler visse Stoffer under en Krig, med saadanne som de selv har Overflod af. Taleren rettede en indtrængende Opfordring til Nordisk Skibsrederforening om at arbejde paa at faa genoptaget Erstatningsdrøftelserne med de Lande, vi mener at have Krav paa. Vi kan ikke være bekendt at tie og samtykke. Det maa statueres, at man ikke gratis kan foretage saadanne Handlinger under muligt fremtidige Krige, som vi har oplevet under den sidste.

### Baltic & White Sea Conferencen har ogsaa taget Spørgsmaalet op.

Skibsreder *Robert* oplyste, at ogsaa Baltic and White Sea Conference har drøftet Muligheden af Voldgiftsretten. Der maa imidlertid gaa det forud, at de enkelte Lande binder sig til at respektere de afsagte Domme. Og der var Arbejde i Gang paa at faa de fornødne Underskrifter paa en Protokol i Forbindelse med den saa meget omtalte Geneve Protokol, der tilsigtede at opnaa saadant Tilsagn fra alle Lande.

Yderligere Udtalelser faldt fra Generalkonsul *Hansen*, *A. P. Møller* og *Robbert* om Vigtigheden af en Ordning som den drøftede til Afgørelse af alle Konventionsuoverensstemmelser mellem Landene, og *Robbert* udbad sig sluttelig et Referat af Generalforsamlingens Debat til Brug ved Konferencens Møder om Sagen.

Efter en Tak til Dirigenten hævdedes Generalforsamlingen.

## SKIBSFORLIS

### I FØRSTE KVARTAL 1925

I følge Bureau Veritas' Statistik er der i første Kvartal 1925 forlist 242 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage af 329,363 Tons og 91 Sejlskibe med en Tonnage af 54,129 Tons eller ialt 333 Skibe med en Tonnage af 383,492 Tons.

Som Aarsag til Tabene opgives for Damp- og Motorskibe, at 34 er strandede, 7 kolliderede, 7 brændte, 38 sunkne, 8 forladt og 17 savnede. Yderligere er af Damp- og Motorskibe 131 blevet ophugget. Af Sejlskibene strandede 18, medens 5 kolliderede, 7 brændte, 19 sank, 6 blev forladt og 3 savnes. Desuden er 36 Sejlskibe blevet ophugget eller omdannede til Pramme.

Af 2,280 Havarier af Damp- og Motorskibe skyldtes 601 Stranding, 625 Kollision, 129 Brand, 148 Lækage, 274 haardt Vejr og 503 Maskinskade. Af 162 Havarier af Sejlskibe skyldtes 40 Stranding, 51 Kollision, 18 Lækage og 53 haardt Vejr.



## DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGENS AARSGENERALFORSAMLING

(Fortsættelse fra Nr. 27.)

Mødet genoptoges Kl. 1.

*Dirigenten:* Bestyrelsen foreslaar, at der afsendes et Telegram til Hans Majestæt Kongen, saalydende: »Til Kongen, Aarhus. Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling beder Deres Majestæt modtage Foreningens underdanigste Hilsen. Lund, Formand.« (Akklamation.)

Forhandlingen om Beretningen genoptoges.

I Anledning af Afsnittet

## FYR, SIGNALVÆSEN, AFMÆRKNING m.m.

udtalte

*Dirigenten:* Der har været Røster frøomme om, at der har været tænkt paa at henlægge nogle flere Sager under Søfartsministeriet, men det har ikke været muligt at faa rede paa, hvilke Sager det navnlig drejede sig om. Da vi nu imidlertid er saa heldige at have Kontorchef Krogh fra Erhvervsministeriet i vor Midte, tror jeg at være i Overensstemmelse med Generalforsamlingen, naar jeg beder Hr. Kontorchefen være saa venlig at give os nogle Oplysninger vedrørende denne Sag.

Kontorchef Krogh: Jeg har hele Tiden tænkt mig, at denne Sag let vilde kunne komme frem paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling, det er jo en Sag, som rækker overordentlig vidt, og hvortil knytter sig mange Interesser. Det er ogsaa rigtigt, at jeg paa Embeds Vegne har beskæftiget mig med disse Spørgsmaal, og jeg skal gerne forsøge paa at give Dem en Oversigt over de rent saglige Synspunkter, som har været bestemmende, ikke blot for det nuværende Søfartsministeriums Holdning overfor disse Spørgsmaal, men i Virkeligheden for den Holdning Søfartsministeriet har indtaget gennem alle de Aar, det har eksisteret.

Den nuværende Regering tog jo denne Sag op straks ved sin Tiltræden, idet Statsministeren offentligt og til Bladene udtalte, at man indenfor Regeringen overvejede at søge sammendraget saa mange som muligt af de Sager, der vedrører den civile Skibsfart, under Søfartsministeriet, som Erhvervsministeriet jo hyppigt kaldes i Søfartskredse, og De Herrer vil ogsaa vide, at der er foretaget visse Skridt i den Retning. Det, som særlig har været omtalt, og som først og fremmest beskæftigede Regeringen i saa Henseende, var den ganske anselige Gruppe af civile Skibsfartsager, der nu ligger under Marineministeriet, det vil i Hovedtrækkene sige følgende Sager: *Lodsvæsenet, Fyr- og Vagervæsenet, Redningsvæsenet, Foranstaltninger angaaende Uskadeliggørelse af Vrag samt Meteorologisk Institut.* Der var ogsaa et Par andre Smaaating, men jeg finder ikke Anledning til at gaa ind paa de mindre væsentlige Punkter, min Fremstilling af Sagen kan maaske endda blive lang nok.

Hvad nu Spørgsmaalet om Lodsvæsenet angaar, har det været overordentlig glædeligt at se, at der med Hensyn til Lodstakkerne i den seneste Tid er sket noget, der er af en saadan Beskaffenhed, at det — som vi hørte det blive sagt før — har kunnet betegnes som et Skridt i den rigtige Retning. Men iøvrigt behøver man jo ikke at være meget gammel i Gaarde indenfor denne Forening for at kunne erindre, at der i Aarenes Løb har været adskillige Ting vedrørende Lodsvæsenet, med Hensyn til hvilke der har været ret dybtgaaende Overensstemmelser. Hvad de andre Sager angaar, som jeg nævnte, tror jeg imidlertid nok, den almindelige Opfattelse er den — og jeg er glad ved at kunne sige, at jeg personlig deler den fuldtud — at Marineministeriets Administration af disse Sager — teknisk set — har været udmærket. Jeg tør derimod ikke tillige sige, om den ogsaa i alle Henseender har været saa økonomisk, som den kunde have været; det skal jeg helt lade ligge, og det vedrører iøvrigt heller slet ikke det Spørgsmaal, som jeg agter at komme ind paa. Nu er Forholdet imidlertid det, at det er slet ikke den Side af Sagen, om Administrationen teknisk set har været god, der maa være bestemmende for Regeringens Holdning i dette Spørgsmaal; det virkelig betydende, det er dette, om det i det lange Løb er hensigtsmæssigt, at Grupper af Søfartssager, der i hele deres Tilsnit er anlagt paa at være til Gavn for den civile Skibsfart, er stykket ud, saa at vi har flere forskellige Søfartsministerier indenfor det samme Land. Det er dette Synspunkt, som Regeringen i sin Tid lagde til Grund for sine Overvejelser, idet den altsaa gennem disse kom til det Standpunkt, at det i det lange Løb var en urimelig og en uheldig Ordning. Naar man skulde naa frem til en virkelig Forbedring, blev det efter Regeringens Opfattelse nødvendigt at faa samlet alle disse Skibsfartssager paa eet Sted. Den Opfattelse er da ogsaa gennemgaaende bleven delt af de Handelsministre, jeg har tjent under — som De Herrer vil vide, har jeg tjent under — samtlige Ministre fra den Tid, da Ministeriet for Handel og Søfart, det nuværende Erhvervsministerium, blev oprettet — i alle Tilfælde er de, der har siddet i længere Tid, uanset hvad Partifarve de tilhørte, naaet frem til den Opfattelse, at det var mest hensigtsmæssigt, at der skete en Samling med Hensyn til disse Sager. Nogle af de paagældende Ministre har ogsaa

officielt eller uofficielt gjort Skridt i den Retning, men det er første Gang nu, at den samlede Regering har villet gøre det. Til andre Tider har det altsaa været den enkelte Fagminister, men nu er det derimod den samlede Regering, der har givet tilkendte, at den anser en saadan Omlægning for hensigtsmæssig.

Jeg vil nu gerne forsøge paa ganske kort at gøre rede for, hvad en saadan Sammenlægning betyder rent sagligt set, og det kan jeg maaske bedst gøre ved at nævne Dem forskellige Eksempler. De Herrer vil sikkert vide, at det forlængst er ordnet saaledes gennem Søloven og Sømandsloven, at enhver Søulykke af nogen Betydning, der finder Sted med danske Skibe, bliver nærmere undersøgt inde i Erhvervsministeriet; der har været en Praksis i den Retning igennem mange Aar, men ved Søloven, som den nu er, er det selve Lovgivningen, der har fastslaaet, at med Hensyn til en hel Række af disse Sager kan der ikke rejses Tiltale, forinden Sagen har været for i Erhvervsministeriet, og der kan heller ikke frafaldes Tiltale i visse Sager af den Art, med mindre Erhvervsministeriet først har været hørt i Sagen. Det gælder naturligvis ikke Smaaatingene, men kun de større Anliggender, og det er en meget betydningsfuld Ordning, som altsaa i Virkeligheden fører med sig, at Erhvervsministeriet saa at sige faar Lejlighed til at se, hvordan alle disse forskellige Ting og Institutioner, som er indrettet til Gavn for Skibsfarten, falder ud i Praksis. En hel Del af disse Søulykkesager vil jo, som De Herrer vil vide, kunne være Strandingsager, det vil kunne være Sager om Grundstødning og Sager om Forlis, og der vil i det hele taget kunne blive Tale om en hvilken som helst Art af Søulykke. Lad os nu imidlertid tage en Sag som f. Eks. en Stranding. Det ligger da uhyre lige for, at en saadan Strandingshistorie kan samtidig komme til at belyse forskellige Forhold: Hvordan Afmærkningen har virket, hvordan Fyrforholdene har været o. s. v. De Herrer vil da med det samme se, at der er lidt underligt i den Omstændighed, at man altsaa i Erhvervsministeriet konstaterer: Saadan og saadan har det virket — men samtidig er ganske uden Indflydelse paa, hvordan da disse Forhold i paakommende Tilfælde burde ændres, eller hvilke nye Foranstaltninger der burde tages under Overvejelse, idet altsaa Farvandsbelysningen samt hele Afmærkningen og desuden Redningsvæsenet ligger et helt andet Sted. Overfor Sejlhaandbogen kan det samme komme frem. Vi har forresten fornylig haft en saadan Sag, hvor en stor Ekspordampner strandede paa den ydske Vestkyst — De Herrer kender sikkert alle »Bellona« Sagen — og hvor meget store Værdier stod paa Spil. Man var paa Forhaand tilbøjelig til at mene, at Strandingen kunde føres tilbage til daarlig Navigering og noget i den Retning, men ved en nærmere Undersøgelse af Sagen viste det sig, at Forholdene alligevel laa saa langt udenfor det sædvanlige, at Erhvervsministeriet for sit Vedkommende maatte sige til Anklagemyndigheden, til Rigsadvokaten, at man ikke fandt, der var Anledning til at gøre Ansvar gældende mod den paagældende Fører eller Styrmand. Derimod var der i høj Grad Anledning til, at de Erfaringer, der var indvundne gennem denne noget usædvanlige Sag, kom Skibsfarten til Gode derigennem, at de fandt Udtryk i Sejlhaandbogen, altsaa »Den danske Lods«. Men Spørgsmaalet om »Den danske Lods« henhører sammen med Søkortarkivets ikke-militære Del under Marineministeriet, og det civile Søfartsministerium har ingen Indflydelse derpaa.

De Sager, jeg her taler om — den systematiske Undersøgelse af stedfunde Søulykker — har forøvrigt paa mange Maader Betydning i al Almindelighed, og jeg kan ikke lade være at nævne et Par Eksempler paa dette. De Herrer kender alle den meget sørgelige Ulykke, der fandt Sted i Fjor Sommer med den lille Passagerdampner »Thor«, som kørte ude i Sundet, og hvorved jo adskillige Mennesker mistede Livet. Den nærmere Undersøgelse af den fandt ogsaa Sted i Erhvervsministeriet. Der blev ikke her rejst Tiltale, thi den eneste, mod hvem der mulig kunde have været Tale om at rejse Tiltale, var selv blandt de omkomne. Men Konsekvensen af de høstede Erfaringer blev draget, og de blev draget fuldt ud, idet det ved en Lov, der blev gennemført i Vinter, blev fastsat, at Passagerskibene ogsaa i den indenrigs Fart for Eftertiden skal være forsynet med Lastemærke. De Oplysninger, der kom frem, viste nemlig, at der forelaa en Overlastning, der havde forrykket Skibets Stabilitetsforhold i den Grad, at Ulykken kunde indtræffe. Af andre herhen hørende Sager, som har almindelig Betydning, vil jeg nævne det Forhold, der i alt Fald for en Række Aar siden var Genstand for en Del Omtale, at de store Fiskerflaader — og Fiskerfartøjernes Antal synes jo at være i stadig Stigning — ikke var rigtig paa Linie med den øvrige Del af Skibsfarten, men at de havde meget ondt ved at lære, at der maatte være de samme Regler med Hensyn til Lanterneføring, de samme Regler om Vagthold i Fiskerfartøjer, som gjaldt for Skibsfarten i Almindelighed. Jeg husker i hvert Fald for mange Aar tilbage, hvordan Fællesrepræsentationens daværende Formand, Skibsreder Torm, beklagede sig i høj Grad over dette Forhold. Mange af de Sager, vi har haft med at gøre, har vist, at der virkelig var en Brist, og gennem Domme, der er fremkaldt ved de Undersøgelser, som Erhvervsministeriet foretager, er det nu

allerede i mange Tilfælde slaaet fast, at der gælder og maa gælde de samme Regler for hele Skibsfarten. Dette viser altsaa, at den Virksomhed, der her udfoldes, kan føre til, at den almindelige Sikkerhed paa Søen bliver forøget. Fremgangsmaaden, man følger, er forresten den — det er jo ikke Erhvervsministeriet, der er Anklagemyndighed — at vi faar alle Sagens Oplysninger forelagt, og hvis man finder, at de ikke er udlømmende, anmoder vi om Tilvejebringelse af yderligere Oplysninger om de og de Forhold; naar vi derefter har faaet det hele klarlagt, afgiver Erhvervsministeriet sin Henstilling til Anklagemyndigheden, og saa er det Statsadvokaten, eventuelt Rigsadvokaten, der til syvende og sidst bestemmer, hvad der skal ske, om der saa skal rejses Tiltale eller ikke.

Men ogsaa paa flere andre Omraader viser det sig, at det er ligesom om det administrative System falder fra hinanden, fordi de forskellige Skibsfartssager ikke er samlet paa samme Sted. Lad mig nævne, at under Erhvervsministeriet ligger jo alle Forhold, som skulde være bestemmende for Sikkerheden paa Søen, forsaavidt angaar Skibene selv og deres Udrustning. Alle Sager, der angaar Søvejsregler, ligger hos Erhvervsministeriet; Spørgsmaalet om Rorkommando — hvis vi en skønne Dag skulde gaa til den endelige Løsning af dette Spørgsmaal — er Erhvervsministeriets, Spørgsmaalet om Lanterneføring ligeledes; Spørgsmaalet om, hvilke Navigeringsmidler baseret paa det højmoderne Radiovæsen, der skal kræves ombord, er ogsaa Erhvervsministeriets, og vi har forøvrigt længe ligget i Forhandling om, hvor langt man skulde gaa med sine Krav i den Retning. Alle disse Ting tilsammen, der for Skibenes Vedkommende omfatter det, der skulde være bestemmende for Sikkerheden til Søs, ligger hos Erhvervsministeriet, men samtidig ligger hele den anden Side af den samme Sag hos det militære Ministerium; Fyr- og Vagervæsen, Afmærkning og alt det ligger som før nævnt hos det militære Ministerium, og der er intet Sammenspil mellem disse to Myndigheder. Det er selvsagt, at det gør Forholdet indviklet, og det kan i mangfoldige Tilfælde ogsaa føre til virkelig uheldige Forhold, fordi man ikke fra Erhvervsministeriets Side umiddelbart kan tage Afhøre i en foreliggende Sag, men altid maa være henvist til at indlede Forhandlinger med et andet Regeringsorgan.

Der findes fremdeles under Søfartsministeriet en international Efterretningstjeneste ordnet paa Basis af den Konvention, som sikkert de fleste af De Herrer kender, London-Konventionen af 1914, der bl. a. ogsaa er ratificeret af Danmark. En Udløber, en Virkning af denne Konvention ser jeg forresten kuriøst nok omtalt netop i det samme Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, hvori Beretningen er optrykt, den internationale Afpatrouillering, der finder Sted i Atlanterhavet til Beskyttelse mod Faren fra Isbjergene og drivende Vrag. Denne hører, forsaavidt den angaar Danmark, ogsaa under Erhvervsministeriets Forretningsomraade. Men desforuden finder der ogsaa i Overensstemmelse med Konventionens nærmere Bestemmelser en almindelig Efterretningstjeneste Sted, hvorefter forskellige Efterretninger kommer ind til Erhvervsministeriet og igen sendes ud derfra. Paa Erhvervsministeriets Initiativ er det f. Eks. nu indrettet saaledes, at en Skibsfører uden Udgift for Skibet selv kan telegrafere direkte ind til Ministeriet om eventuelle Hindringer for Sejladsen; han kan i en hvilken som helst Havn gaa op paa Telegrafstationen, legitimere sig som Skibsfører og faa sin Melding sendt ind til Ministeriet, der saa lader den gaa videre til Ritzaus Bureau, til de store Dampskibsrederier o. s. v. Her har vi altsaa atter en bestemt Gruppe Sager, som ligger under Erhvervsministeriet, men det, som vi alle kender under Navnet »Efterretninger for Søfarende«, som udgives af Søkartarkivet, det ligger hos det militære Ministerium; atter her falder altsaa Systemet fra hinanden.

Jeg kunde i denne Forbindelse ogsaa nævne den Isbryningstjeneste, vi nu har. Forhistorien til denne Sag skal jeg ikke trætte Dem med, skønt der er visse interessante Momenter i den ogsaa, jeg skal blot holde mig til det, som De allesammen kender, nemlig at under Erhvervsministeriet henhører den store Isbryder »Isbjørn«, der blev bygget i 1922, og som blev finansieret i fuldkommen Forstaaelse med Skibsfarten, eller rettere Dampskibsfarten, saaledes at den end ikke kom til at falde Staten til Byrde. I fuld Forstaaelse med Dampskibsfarten blev der truffet den Ordning, at dens Bygning og Drift finansieredes gennem den Isafgift, der opkræves i Vintermaanederne. Vi er senere gaaet et Skridt videre, efter de tilfredsstillende Resultater, som vi opnaede med denne Isbryder — den blev jo færdig lige netop i det rette Øjeblik, da der var Brug for den. Ministeriet havde gennem adskillige Aar haft mange Henvendelser fra Havnene, om vi ikke kunde skaffe dem Isbryderassistance; thi med den store Isbryder var der jo først og fremmest tænkt paa at skabe Sikkerhed for Skibene, ikke i nær saa høj Grad paa den Side af Sagen at faa Ladningerne frem til Destinationsstedet. De enkelte Havne og Købmændene i de forskellige Havne var derimod i høj Grad interesserede i, at Ladningen kom frem netop til den Havn, hvortil den var bestemt, saa at Købmændenes Dispositioner kunde være tilstrækkelig sikkert underbyggede. Man gik altsaa et Skridt videre, idet man optog Forhandling med Havnene og Købmandstanden om en Isbryder til, og ogsaa denne Opgave lykkedes det at løse i fuld Forstaaelse med de interesserede Parter, saaledes at Ministeriet i sidste

Rigsdagssamling fik gennemført en Lov om Bygning af en ny Isbryder, der finansieres af Havnene, eller om man vil af den Købmandsstand, der staar bag Havnene, saa at Ordningen i saa Henseende kommer til at hvile i sig selv. Den nylig afsluttede store Arbejdskonflikt har hindret, at man kom i Gang med Bygningen paa det Tidspunkt, da vi helst vilde, men i sidste Uge naaede vi dog saavidt, at der blev sluttet Kontrakt mellem Erhvervsministeriet og Frederikshavns Skibsværft om Levering af den nye Isbryder, og indenfor et overskueligt Tidsrum vil Erhvervsministeriet altsaa raade over to fuldt moderne Isbrydere, saaledes at vi herefter vil være i Stand til at tage det op med det meste af, hvad vi kan vente at faa med at gøre i danske Farvande. Man gør vel altid klogest i at tage et vist lille Forbehold; Danmark har jo ikke Brev paa, at vi ikke vil kunne faa saadanne Isforhold igen som paa Svenskekrigens Tid, skønt vi er nær ved at tro, at selv saadanne Isvanskkeligheder vilde vi være i Stand til at overvinde, saadan som vi nu inden ret længe vil være udrustede. — Vi har for Resten ogsaa høstet vore Erfaringer paa dette Felt. Skibene var i første Omgang lidt for villige til at gaa paa egen Haand og fik maaske derved lidt større Skader og lidt flere Buler, end om de havde været indstillet paa at ligge og vente, indtil Isbryderen kom og hjalp dem igennem. Men vi skal jo alle sammen gennem den Slags Børnelærdomme. Med det Materiel, der nu er sikret os, ligger Forholdet imidlertid saaledes, at det maa antages, at Erhvervsministeriet for Fremtiden kan løse ikke blot den Opgave at yde Skibene den fornødne Betyggelse og Sikkerhed under Isforhold, men ogsaa den tillige at sørge for, at Ladningerne kommer frem netop til de Havne, som de er bestemt til.

Dette vil altsaa sige, at medens den militære Administration gennem Fyr- og Vagervæsen betrygger Besejlingen under normale Tilstande, saa skifter Billedet helt, naar Besejlingsforholdene bliver ekstraordinære paa Grund af Isen. Saa træder det civile Søfartsministerium til, og saa ligger det helt i dettes Haand at skaffe Skibene igennem Farvandene. Men ogsaa her viser det sig paany, at det hidtidige System falder helt fra hinanden, for naturligvis, naar der indtræder Isforhold, saa bliver det jo paa mange Maader vanskeligt med Afmærkningsforholdene, selvfølgelig ikke med Fyrene i Land, men derimod med Fyrskibene, og det Spørgsmaal kommer da til at spille en uhyre Rolle for Skibenes og Isbrydernes Dispositioner: Hvornaar skal Fyrskibene drages ind, og hvornaar skal de atter lægges ud. Læsø Rende f. Eks. er saa vanskelig at komme igennem, Skibsførerne har fra gammel Tid saa stor en Respekt for dette Farvand, at naar de ikke med Sikkerhed ved, at de kan støtte sig til Fyrskibet, saa gaar de meget hellere over i Østerrenden, skønt der maaske her er fuldt af Is. Der er altsaa den nøjeste Sammenhæng mellem disse Forhold, og endda ligger Fyrvæsenet vedblivende hos det militære Ministerium, medens Isbryningstjenesten ligger hos det civile Søfartsministerium. Dette gælder forresten ikke alene Afmærkningsforhold og hvad dertil hører, men tillige Ismeldingstjenesten under Meteorologisk Institut, der skulde være Isbrydernes naturligste Støtte, og hvordan stiller det sig sluttelig med Lodsforholdene? Vi har fra forrige Isvinter den Erfaring, at med de Isforhold, der da herskede, kunde Lodserne mange Gange ikke komme ud; det eneste Skib, der — i hvert Tilfælde i en Del af Isperioden — kunde bringe Lodser ombord i Skibene, var Isbryderen, og dette Forhold vil blive endnu mere udpræget, naar vi faar to Isbrydere. Men Lods væsenet ligger stadig under den militære Administration.

Jeg skal ikke uddybe disse forskellige Forhold, men jeg vil dog antage, at enhver med Sømandsuddannelse vil give mig Ret i, at der er noget her, der halter stærkt. Man vilde utvivlsomt opnaa sikrere og bedre Resultater, om alle disse Sager var samlet under een Administration.

Hvad jeg her har omtalt, er en Række tekniske Grunde, som i høj Grad har været bestemmende for Erhvervsministeriets Holdning i hele denne Sag om Omlægning af Skibsfartsanliggender, og det er altsaa Grunde, som den nuværende Regering har taget op og holder sig til. Men der er mange forskellige andre Omraader, som har Krav paa en vis Belysning i Forbindelse med hele dette Spørgsmaal, jeg her beskæftiger mig med. Det er naturligvis saaledes, at naar vi ser nøje efter, saa har et Ministerium for Søfart i Virkeligheden ikke andre Interesser end dem, Skibsfarten selv har. Det er almindeligt inde i Kontorerne, at vi siger til de unge Mennesker, der kommer ind og efterhaanden skal arbejde sig frem dér: Husk vel paa og bid godt Mærke i det straks, at hvis vi herinde i Kontorerne ikke kan administrere saaledes, som det virkelig er hensigtsmæssigt for Skibsfarten som Erhverv, saa har Erhvervsministeriet som Søfartsministerium i Grunden ingen Ret til at være til. Og hvis de unge Mennesker skriver sig dette bag Øre og husker paa gennem hele deres Karrière, at dette maa være en Rette-snor for deres Optræden, for deres Bedømmelse af Situationen, saa mener jeg i alt Fald personligt, at saa er man paa den rette Side. Det er naturligvis den samme Betragtning, der førte til, at man i sin Tid oprettede et Landbrugsministerium for Landbruget, og at man altsaa senere dannede et Ministerium for Industri, Handel og Søfart, som skulde klare for disse meget betydningsfulde Erhverv. Det var da ogsaa et



stort Fremskridt, der skete i 1908, da Søfarten fik et Sted, hvor den kunde siges at høre hjemme, selv om man altsaa den Gang langt fra gjorde Skridtet fuldt ud, som man burde have gjort. Hermed vil jeg nu ikke have sagt, at et Ministerium for Søfart overhovedet ikke kan sige andet, end hvad Skibsartserhvervet selv siger. Man maa jo nemlig huske paa, at blandt de Opgaver, som et Søfartsministerium har, er ogsaa den at være det øverste kontrollerende Organ. Vi er en Slags Politi tillige, om man vil, og der er jo dem, der mener, at man godt kan komme ud for Situationer, hver vi ikke er helt til at spøge med, men det er jo, fordi vi har et Ansvar overfor Samfundet, overfor Rigsdagen, for at alt er, som det skal være, og det kan naturligvis føre til, at der nu og da kan opstaa en og anden Uoverensstemmelse. Jeg har nu imidlertid gjort den Erfaring igennem de mange Aar, jeg har siddet i dette Ministerium, at en saadan Uoverensstemmelse maaske nok i Øjeblikket kunde se ud til at gaa ret dybt, men naar vi fik Tid til at tale ud med hinanden og finde ud af, hvordan Interesserne i Virkeligheden laa, saa kunde vi ogsaa altid faa Uoverensstemmelsen jævnet ud og finde hinanden fuldt ud. Men det er ogsaa saaledes, at man nu og da har haft Held til at faa noget gennemført, hvorom man vel frø alle Sider var enig om, at det virkelig var hensigtsmæssigt.

Nu kan det ikke nytte her at komme ind paa at drøfte allfor meget i den Retning, men fra de allersidste Aar vil De Herrer dog maaske erindre, at det lykkedes f. Eks. at faa gennemført en Navigationsskoleordning, som vi i allerhøjeste Grad trængte til. Forholdet var jo det, at den økonomiske Basis for Navigationsskolerne var faldet i Stumper og Stykker. Dette mærkes vel ikke af Skibsfarten i Øjeblikket, men hvis Navigationsskolerne sidder saadan i det, at de hverken kan leve eller dø, vil det meget hurtigt vise sig, at det ikke er muligt at faa knyttet de Lærerkårer til dem, som man nødvendigvis skal have, for hvem kan gaa ind til noget, som man ved er i den Grad usikkert, eller snarere, som man ved vil gaa i Stykker. Saa selv om altsaa Skibsfarten ikke mærkede Virkningen med det samme, vilde den dog i det lange Løb komme til at mærke den i allerhøjeste Grad, og saa vilde det maaske være for sent at raade Bod derpaa. Jeg tror da ogsaa, man fra Skibsfartens Side har haft fuld Forstaaelse af, at det var paa høje Tid, man fik gennemført en saadan ny Ordning, og at de forskellige interesserede kunde formaas til at bringe de Ofre, som skulde til, uden at der i den Anledning blev trukket Veksler paa Skibsfarten selv; thi som det vil erindres, kom Skibsfarten selv ikke til at betale til Omordningen af Navigationsskolernes Forhold.

Et andet Punkt, jeg kunde nævne i denne Forbindelse, er

Sømandsloven. Nu kan der naturligvis siges meget ondt om Sømandsloven, og hvis vi havde rigtig god Tid, vilde sikkert adskillige af De Herrer komme frem og sige: Ja, det skulde have været anderledes, og det skulde have været anderledes! Det kan saamænd godt være, det er sandt, men saa meget staar i alle Tilfælde fast, at Sømandsloven i dens danske Udgave er for Skibsartserhvervet bedre og mere hensigtsmæssig end baade den norske og den svenske Sømandslov, og det skyldes bl. a., at den danske Stat har været villig til at paatage sig større Byrder end henholdsvis den norske og den svenske; det er i alt Fald saaledes, at man i Udenrigsministeriet, som vi forhandlede med, til at begynde med korsete sig over, at Erhvervsministeriet kunde foreslaa, at man skulde gaa saa langt for Statens Vedkommende som Tilfældet blev. Saa lad være, at den har Mangler — en Sømandslov maatte vi dog faa, efter at baade Norge og Sverige havde faaet en, og saa er det dog i alle Tilfælde en Trøst at vide, at den er bedre for Erhvervet, for dets Interesser, end begge de to andre Landes.

Endelig kunde jeg nævne en anden Ting, som iøvrigt vil komme frem her i Løbet af Generalforsamlingen som et af de efterfølgende Punkter, at det jo endelig er lykkedes helt at afskaffe for Sejlskibenes Vedkommende de Afgifter, som er knyttet til Skibstilsynet, saaledes at Farts-certifikaterne herefter for de rene Sejlskibes Vedkommende udstedes uden Afgift og for Sejlskibe med Hjælpemotor til en nedsat Afgift.

Saadan kan det altsaa gaa ligeoverfor den Slags Omraader, som ligger indenfor Ministeriets egen Rækkevidde, altsaa det, som Erhvervsministeriet selv er Herre over, eller i hvert Fald, hvor det bliver dette, der maa foreslaa Lovgivningsmagten, hvilke Skridt man skal foretage. Sommetider kan vi naturligvis ogsaa have lidt at gøre med noget, der nærmest ligger udenfor vort eget. Lad mig nævne noget, som økonomisk set er en Bagatel, men som alligevel Skibsfarten havde klaget meget stærkt over, nemlig Meldingerne fra Signalstationerne, med Hensyn til hvilke der gennem flere Aar blev fremført Beklagelser over, at man ikke kunde faa dem genoptaget; disse Meldinger havde man været vant til, og det betød saa meget for Besætningernes Vedkommende. De Myndigheder, som Spørgsmaalet i Grunden sorterede under, var øjensynlig ikke videre interesserede i det og vilde vel hellere have deres Regnskaber til at balancere. Med Hensyn til dette Spørgsmaal lykkedes det imidlertid altsaa langt om længe at skære igennem paa den Maade, at Handelsministeren erklærede at ville se, om vi ikke kunde skaffe den Bevilling, som denne Efterretningstjeneste kunde hvile paa, og saa fik vi ogsaa Sagen gennemført, idet Ministeriet selv paatog sig

## GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

## 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

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LÜBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES-VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OG ASSURANCE-AGENTER

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorløgtere og  
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:  
VELTENNAAR, ROTTERDAM

## B. VELTENNAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenerer for  
Kornelevator 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-Osen, Tornøgaarden, Bergen.



det Arbejde, Helligdag som Hverdag, at modtage Kodetelegrammerne fra Signalstationerne, omsætte dem i aabent Sprog og skaffe Indholdet ud til Pressen. Den Isbrydertjeneste, jeg før talte om, om den kunde man ogsaa sige, at det for saa vidt ikke var det civile Søfartsministeriums Sag at sørge for den, for vi havde ikke Besejlingsforholdene under os, men da det, om jeg saa maa sige, var et Ingenmands Land, saa kunde vi tage Sagen op, da Tiden skønnedes at være moden, og gøre noget ved den.

Helt anderledes gaar det med de store Sager, som ligger og maa ligge under andre Ministerier, thi jeg vil nødigt forstaaes derhen, at min Tanke skulde være den, at det vilde være rigtigt, at en Sag, blot fordi den har noget med Søen at gøre, saa ogsaa nødvendigvis skulde være henlagt under Søfartsministeriet. En af de Institutioner, Søfarten har overordentlig meget med at gøre, er jo Toldvæsenet, men der er vel ingen, der vil drømme om, at Toldvæsenet kunde henlægges andet Steds end dér, hvor det nu ligger, nemlig under Finansministeriet, og saaledes kunde man nævne flere Eksempler. Alligevel kan der indenfor disse forskellige Omraader, som altsaa maa ligge indenfor andre Ministerier, gøre sig meget tungtvejende Interesser gældende for Skibsfarten, og disse Interesser maa, naar de skal gives Udtryk fra en Myndighed, faa dette deres Udtryk gennem Ministeriet for Søfart. Men for at disse Interesser skal kunne føres igennem med den fornødne Vægt, er det nødvendigt, at Søfartsministeriet har en saa bred Basis, at alle og enhver er klar over, at hvis der fra dettes Side for Alvor raabes Varsko i en eller anden bestemt Sag, saa er der ogsaa Alvor i Tingene, saa er der Fare paa Færde, og saa maa Sagen underkastes den omhyggeligste Undersøgelse, før man sætter et saadant Synspunkt til Side. Og her kan det ikke nytte at sige andet, end at her har der manglet meget. En af de Ting, som man fra Sejlskibsrederi-Foreningens Side Gang paa Gang har været inde paa — og det er det eneste Eksempel, jeg her skal nævne — er jo Spørgsmaalet om Ulykkesforsikring, med Hensyn til hvilket man i 1916 ombyttede den gamle Ordning med den begunstigede Stilling, som Sejlskibene den Gang havde, med en ny, ved en af disse hurtige Manøvrer, som let finder Sted inde paa Rigsdagen, naar en Lov skal være færdig i en Hast. Dette har Sejlskibene selv klaget over og klaget bittert over, men De vil ogsaa vide, at Søfartsministeriet i denne Sag helt og fuldt har kunnet stille sig paa selve Sejlskibserhvervets Standpunkt. Det er Gang paa Gang — og det er under forskellige Ministre, ikke blot under den nuværende — blevet sagt fra Søfartsministeriets Side, at dette her kan ikke blive ved at gaa, Sejlskibserhvervet kan ikke længere faa begge Ender i Regnskabet til at mødes. Vi kan se det, for vi har Registrerings-Bureauet sorterende under Søfartsministeriet, og dér kan vi se — selv om vi ikke vidste det fra Bladene eller fra vor personlige Tilknytning til Sejlskibskredse — der kan vi i Registret se med tørre Tal, hvordan Sejlskibstonnagen er gaaet ned og ned. Dette har vi givet Udtryk for overfor det Ministerium, under hvilket Spørgsmaalet sorterer, og har meget indtrængende gjort gældende, at dette her kan ikke blive ved at gaa; der knytter sig til Sejlskibserhvervet langt, langt større Interesser, end selve den økonomiske Indsats i Omsætningen berettiger til. Dette hænger jo bl. a. sammen med Uddannelsesspørgsmaalet for Dæks-

besætninger. Sejlskibsfarten er, om jeg saa maa sige, den lille Søindustri, der desuden giver Beskæftigelse til mange, og alle og enhver, der er knyttet til Skibsfart, Dampskibsrederne jo ogsaa, vilde se med Sorg paa, om det svandt hen og blev til slet ingen Ting. Søfartsministeriet har gjort gældende, at Sagen virkelig er saa alvorlig, men alligevel har vi ikke kunnet komme ud af Stedet i denne Sag; der er ingen rigtig, der har fattet Situationens Alvor. Den Henvendelse, jeg her sigter til, ligger vel ogsaa langt tilbage som 1922-23, og siden den Tid har Forholdet jo yderligere forværret sig.

Jeg vil i denne Forbindelse gerne sige, at jeg nærer personlig det Haab, at den Omstændighed, at man har kunnet afskaffe Skibstilsynsafgifterne, selv om det ikke betyder saa forfærdelig meget i Penge, dog maaske kan have Virkning paa den Maade, at man vil forstaa, at Motiveringen til et saadant Skridt er den, at Forholdene virkelig er blevet saa vanskelige for Sejlskibserhvervet, at man bør lette det Byrderne paa alle de Punkter, hvor man overhovedet kan finde Udvej herfor, det være sig store eller smaa, ellers risikerer man, at man inden altfor længe staar uden nogen Sejlskibsfart.

Paa saadanne Omraader — og der kunde nævnes flere, men jeg skal ikke opholde Dem længere dermed — vil De Herrer let se, at det er af ganske afgørende Betydning, at Søfartsministeriet administrativt set staar saa stærkt, i den Grad staar som et fuldgyldigt Udtryk for det Erhverv, det skulde repræsentere, at de Synspunkter, der af det gøres gældende overfor de andre Ministerier, har rimelig Udsigt til at trænge igennem. Det er jo nemlig saaledes i dette Land, at selv Dampskibsfarten og Sejlskibsfarten tilsammen aldrig nogensinde kan vente at faa nogen politisk Indflydelse, dertil er De nu en Gang alt for faa, men det næstbedste, og det, der skulde ligge indenfor Mulighedernes Omraade, det er at opnaa en saadan Plads i Centraladministrationen, som svarer til Skibsfartens virkelige Betydning.

Overfor et saadant Omlægningsspørgsmaal, hvor det altsaa drejer sig om de civile Søfartsanliggender, der ligger under Marineministeriet, vil det vel fremdeles have sin Betydning ganske kort at se paa, hvordan Forholdet er i Udlandet. Det viser sig da, at nogen ensartet Regel over det hele finder vi ikke gennemført, men det viser sig tillige, at Lande, som i høj Grad er søfarende, netop har indtaget det Standpunkt at sørge for, at disse forskellige Anliggender, som der her er Tale om, og som jeg begyndte med at opregne, findes under civil Søfartsadministration. I England først og fremmest, som jo er Verdens største Søfartsnation, dér ligger alle disse Omraader, Fyrvæsen, Vagervæsen og Lods væsen, ikke under Admiraltetet, som det vilde være efter dansk Mønster, men derimod under det civile Søfartsministerium, som De alle kender under Navn af Board of Trade, somme af dem i vis Tilknytning til en anden civil Institution, som hedder Trinity House, men dog atter saaledes, at Board of Trade er det kontrollerende og førende Organ. Her har det ogsaa en vis Interesse at se paa Erfaringen fra Verdenskrigen. Det er givet, at naar paa een Gang England sammen med en Række andre Stater befandt sig i det flammende Baal, som Verdenskrigen var, kunde Administrationen ikke gaa efter de sædvanlige Regler, og det gjorde den da heller ikke; selvfølgelig maatte alle den Slags Institutioner, som jo fik stor Betydning under Krigen, være underlagt de sømilitære Myndigheder, saalænge Krigen stod paa, men det er interessant at se, at da Krigen var hørt op, saa vendte de tilbage til og ligger vedblivende under den civile Administration. I Frankrig — og om Frankrig plejer man at sige, at det har det fineste udviklede Fyrvæsen; der overhovedet findes — ligger disse Forhold under Ministère des Travaux publiques, hvorunder hele Handelsskibsfarten hører, saa ogsaa dér har man civil Administration af disse Anliggender. Det samme er Tilfældet i United States, hvor de sorterer under Department of Commerce. Vender vi os til Norden, som har særlig Interesse i denne Forbindelse, finder vi for Norges Vedkommende den

(Fortsættes Side 477.)

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
<b>W.E. RIPPON</b> DAMPKIBS AGENT	
<b>GENOVA</b>	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: WATKINS A.B.C. 5 <sup>TE</sup> & 6 <sup>TE</sup> UD6.	CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9 <sup>TE</sup> & 10 <sup>TE</sup> UD6.

## NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

## WIESE & CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO

## AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

DAMPKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

## 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. 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 Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.  
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>.

### Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørages af hervedende 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 Hyttetænde.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding 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.

## 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

besørages 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.

## 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 Sønder 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. m<sup>3</sup>. **Vand:** i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **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 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. m<sup>3</sup> + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

**Losning og Lastning** besørages 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.

## 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 Tegholm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. — Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-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 Værsider. 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 Rutefartøjer 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 Dybdegaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, 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 besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og 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.

## 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. m<sup>3</sup>. Slangeafgift Kr. 5,00.

**Losning og Lastning** Jernbanespor Pakhusplade  
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 7. Juli 1925.

Udsigten til en Strejke i England og den store og pludselige Opgang i den danske Krone gør Situationen mere og mere vanskelig. Vi havde troet at være over det værste; men altid kommer der noget i Vejen, og denne Gang er det ikke en Gang en Fragtreduktion — tværtimod er Fragterne stigende, og det burde være et godt Tegn og det afgørende; men Spørgsmaalet er, om Stigningen tilsvarede Nedgangen i Sterling og Dollars, og en Kulfragt til Danmark f. Eks. 5/3d. til Kurs 23/50 giver 6.16 Kr., medens 5/- à 24/50 (som Kursen var i forrige Uge) giver 6.12 Kr., og endnu er Fragterne ikke steget med 3d., og Kursen skal vel ogsaa længere ned. Paa de korte Rejser spiller Kursen selvfølgelig en Rolle, men i de Tilfælde — og de er nok de fleste — hvor der gaar Maaneder, inden Fragten forfalder, og hvor Beløbene er størst, er Kursen af afgørende Betydning, og noget, som enhver Reder regner med. Jo før, vi faar en stabil Valuta, des bedre; men det skal ikke ske i saa store Spring, at det skaber Uro og samvittighedsløs Spekulation.

Skulde Strejken i England blive til noget, er Fragterne i mange Markeder nødt til at stige. Til Gengæld udsættes Skibsfarten for Ophold og Tab, som vanskelig bliver dækket ved en Fragtstigning.

Med en Oliepris i England af 95/- mod 16/-, 17/-, 18/- for Kul er Motorskibene ret handicappede, og her — saavel som i Forholdet mellem Efterspørgsel og Tilbud — maa der en Regulering til, inden det kan blive godt.

### TRÆLASTMARKEDET

er ret livligt, og der sluttes mange Baade, uden at der kan siges at være nogen Forskydning i Raterne — Holland er en stor Aftager, og Baadene faar gode Ekspeditioner; til Gengæld er Udgifterne høje.

Noget galt er der alle Vegne, og Overraskelser med Hensyn til daarligt Indtagende ikke mindst af Props og Pulpwood hænder vist hyppigere, end Rederne vil være ved. Der er gjort en Del fra Hvidehavet i de sidste Dage, men kun August Baade kan nu komme i Betragtning. Leningrad har ogsaa taget en god Del, tildels store Baade.

Af Slutninger bemærkes:

1,600 fathoms Leningrad/Rotterdam, Hfl. 17½, fri Lastning; 900 fathoms Syd Finland/Holland, Hfl. 20; 950 fathoms Uleåborg/Terneuzen, Hfl. 22¼; 1,000 stds. 1-2 Uleåborg/Antwerpen, 33/6d.; 750 stds. Kotka/Calais, 34/9d.; 450 stds. Kotka/Antwerpen 38/-; 600 stds. Trångsund/Calais 35/6d.; 800 stds. Raumo & Råfsö/Antwerpen 36/-; 700 stds. Kotka/Ostende 34/-; 600 stds. Kotka/Ostende 35/6d.; 850 stds. Lovisa & Råfsö/Grimsby 44/-, old Scanfin; 530 stds. Råfsö/Kings Lynn, 44/-, old Scanfin, 420 stds. Ørnskjöldsvik/Bryssel 40/-.

Props/Pulpwood fra Nord Finland til Calais kan faas til 36/6d.; Wiborg/Calais 35/- option Rouen 35/6d., 36/-; disse Rater bør snart komme op i 38/-, 39/- Canada er uforandret.

### KUL, KOKS ETC.

Der er Nervøsitæt over det hele; men hidtil har Fragterne ikke reageret synderligt. Smaa Baade faar 7/- til gode danske Havne og 2,000 Tonnere ca. 5/6d. De store Baade er stadig vanskelige at placere og opnaar ikke over 4/9d., 4/10½d. Koks Humber-København er gjort til 7/6d. og 7/7½d. for 13/1,500 Tonnere. London Koks noteres i 6/9d. maaske 7/- og skal absolut højere op. Swansea/Mariager Fjord 14/1,800 Tons noteres i kun 5/6d. og Koks Manchester Kanal/København 7/6d. Til Sverige er Markedet decideret fastere, og 6/- faas for 2,100 Tonnere.

Paa Grund af de skotske Feriedage dirigeres Tonnagen til Østkyst England og bevirker, at Raterne holdes nede.

Tyne/Antwerp er sluttet til 2/9d. 1,000 Losning à 1 Frcs. og Vilvorde 3/- 1,500 Losning à 1 Frcs.; Hull/Nantes har betalt 5/- 1 Frcs. Wales/Archangel er gjort til 12/-, 12/6d. med 5/6d. Losning.

### MIDDELHAVET ETC.

Til Portugal/Spanien og Italien er Raterne uforandrede. Den eneste Destination, som viser lidt Opgang, er de atlantiske Øer, og 5/6/7,000 Tonnere er sluttet til 9/6d.; 3,000 Tonner 10/-. En ekstra 6d. kan maaske faas for passende Baade.

Hjemgaaende er det lige elendigt; Oliekager Marseilles til Sverige byder 12/6d. een Havn, 3d. mere hver ekstra Havn; Kaolakh/Marseilles 11/1,250 T. 28/-; Alexandria/Hull 9/6d., London 11/- Septbr. Donau/U.K.-Continent 16/- spot, og Sortehavet/Bordeaux/Hamburg range 11/-, U.K. 11/6d., Danmark 12/6d., Oliekager 1/6d. mere, rigtignok for en 6,500 Tonner; men Raterne er afskrækkende.

Galatz/Rouen £9 12s. 6d. per waggon; £16 til New York Juli/Aug., og £18 per Septbr.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

De vestgaaende Rater er strammere, specielt Kul Wales og Scotland/Canada, som er steget ca. 3d. Baade, som kan give prompt Lastning i Montreal, betinger 14/14½ C. til Hamburg for store Baade, og 17 C. er betalt for en enkelt Baad; 18/18½ C. Danmark, basis een Havn. Boston/Danzig har faaet tysk Tonnage til 16 C. Havre 25 C. Mel. Cuba/U.K.-Cont. ca. 16/-, 17/-, 18/- i Henhold til Størrelse, og Kul til River Plate og Rio omkring 3½ Doll.

### SYD AMERIKA

Prompte, handy boats ca. 5,000 T. kan muligvis endnu faa 20/-, Buenos Aires 22/-, Santa Fé. Wales/Montevideo er derimod omkring 17/- for 6/7,000 Tonnere, og Befragterne er meget reserverede og venter at faa billigere Tonnage, hvis det hjemgaaende Marked bare gaar lidt op.

Kornpriserne er faldet godt, men ikke paa langt nær nok. De sidste Baade paa 4/5,000 T., som er sluttet, har faaet 13/- op til 14/9d. U.K., og større Baade maa stadig nøjes med 11/-, 11/6d. for i det hele taget at finde »takers«.

### ØSTEN

er meget daarligt med ganske minimal Efterspørgsel. Sydafrika er lidt fastere, og 23/6d. er betalt sidst for Majs.

### TIME CHARTER

Time Charter uforandret.

### SEJLSKIBE

Sejlskibe. Et Par større Skibe, 8/1,000 Stds., er sluttet Østnorge/Melbourne 75/- og Sundsvall/Melbourne noterer 82/6d., 85/-. Kul Hull/Santos 20/-, 21/-.

### Moderation af de jyske Havnetakster.

Aalborg Havneudvalg har ifølge Rand. Am. Av. holdt Møde med Nørresundby Havneudvalg og Handelsstandsforeningen for at drøfte Havnetaksterne. Det er de givne Lempelser i Havnetaksterne i Aarhus, der har givet Anledning til Mødet.

Man enedes om at give visse Lempelser i Afgiften for Omladning fra Skib til Skib, og endvidere vedtoges det, at den, der losses paa Kaj og lader Varerne ligge der til Indladning i et andet Skib, slipper med en Dags Skibsfgift, hvis det kun varer indtil 5 Dage.



**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**  
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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**  
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibværft med Reparationsværksleder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk drevne 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 Klørby er uddybet til 4,5 m, men Løbel 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 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. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier 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, 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 Indsejlingen 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. m<sup>3</sup> 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 6-6 1/4 Fod.

**Skibsafgift pr. N. R. T.**

udenbys: Sejlskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpskrue 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**

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 Gedsersgaard og omvendt: 60 Øre pr. B. R. T. indtil 100 B. R. T. ved Havnevesenets 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, Kornuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri 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 Hjælpskrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemme-hørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugser-damp. uforud.** 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.

**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 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. Svajplads 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 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. **Dobb.** Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**RØNNE**

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 Farløjler 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. m<sup>3</sup>, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m<sup>3</sup>, 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. 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.

samme Ordning som hos os, altsaa en militær Administration, men det er dog indberettet til Ministeriet her, at Spørgsmaalet om Omlægning til civil Administration: er under Ventilation i Norge. I Sverige, som vi jo plejer at erkende som den største og den paa flere Punkter førende Nation i Norden, har disse Anliggender ligget under militær Administration, men efter Verdenskrigen har man henlagt dem under den civile Administration, og som et Kuriosum kan jeg her bemærke, at det er en konservativ Regering, der har foretaget dette Skridt.

Men jeg er bange for at tage for meget af Forsamlingens Tid med denne Udredning, og tilbage staar endnu Spørgsmaalet om den rent historiske Udvikling af Sagen. Jeg tager det til Slut, fordi jeg mener, at det er den nuværende Situation med den saglige, tekniske Side af Sagen, det, som jeg nu her har gjort Rede for, der først og fremmest er bestemmende, og det er det, som man ogsaa plejer at have bedst Øje for. Det er jo desuden en gammel Erfaring, at Folk alligevel har saa svært ved at tage Lære efter det, som den historiske Udvikling byder; naar det endelig kommer til Stykket, og man skal bruge de Erfaringer og Resultater, som tidligere Undersøgelser giver, sker det kun alt for ofte, at Situationen bliver forplumret derved, at Lidenskaberne kommer i Bevægelse, der kommer andre Interesser med ind og Billedet sløres. Men alligevel, ogsaa Forhistorien i Sagen har en vis Interesse, og den skal jeg derfor ganske kort ridse op.

Jeg vil i den Henseende gaa saa langt tilbage som til 70'erne, da som De Herrer ved, den saakaldte Plimsoll Bevægelse bragte stærkt Røre i England. Den bredte sig over hele Verden, kom ogsaa til Danmark, og i 1876 nedsatte den danske Regering en Regeringskommission til at undersøge de Spørgsmaal, der knyttede sig til dette Forhold. I denne Kommission var flere sømilitære Medlemmer — den var under Ledelse af en Kommandør Bruun — men ogsaa fremtrædende Skibsartsfolk, deriblandt f. Eks. Skibsreder L. H. Carl, ham, der grundlagde Carl-Selskaberne; der var Mænd som Gros-serer Thune, Puggaard og M. Melchior, og der var endelig Jurister fra Indenrigsministeriet. Denne Kommission afgav to Betænkninger, af hvilke den ene førte til, at vi fik Ordningen af Undersøgelser i Søulykkessager, saaledes som vi kender den gennem Loven om Sætter og Søforhør, og allerede i den første Kommissionsbetænkning, der stammer fra 1878, omtalte man — og det var med Enstemmighed — at der var noget, Kommissionen senere vilde komme tilbage til, nemlig Spørgsmaalet om at faa sammendraget den civile Skibsfarts Anliggender under en Centralmyndighed, saaledes som man flere Steder i Udlandet havde gjort, og med denne Centralmyndighed mente Kommissionen Indenrigsministeriet. Aaret efter afgav Kommissionen en ny Betænkning, om usødygtige Skibe, og deri sagde man saadan noget lignende som: Vi har ikke faaet stillet den Opgave af Regeringen at stille Forslag om en Samling af Skibsfartsanliggenderne, men vi har anset det for vor Pligt at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa den skadelige Indflydelse, som den nuværende uheldige Tilstand maa have, og vi kan ikke lade være med at pege paa, at det vilde være i høj Grad i Skibsfarts Interesse, om man naaede frem til en saadan administrativ Samling og fik alle Safartsanliggender samlet paa eet Sted under en fælles sagskyndig Centralmyndighed. Blandt de Anliggender, denne Kommission omtaler, findes alle dem, som den nuværende Regering foreslaar overflyttet fra Marineministeriet.

Det næste Trin i den historiske Udvikling vil man finde udtrykt af en Kommission fra 1886, som beskæftigede sig med Sønering og Navigationsvæsen. Medens Søneringen den Gang laa under Indenrigsministeriet, laa Navigationsvæsenet under

Marineministeriet; det var dette Ministerium, der nedsatte Kommissionen, og i denne Kommissions Betænkning finder man en ganske tilsvarende Udtalelse. Nu tænkte man naturligvis her først og fremmest paa Navigationsvæsenet selv, som man var sat til at stille Forslag om, men man siger, at den Ordning, man foreslaar, navnlig vil blive aldeles uundværlig, naar alt Koffardifarten vedrørende henlægges under et civilt Ministerium, og idet man foreslaar som en naturlig Udvikling, at de Anliggender, Kommissionen har beskæftiget sig med, henlægges samlet under et enkelt Ministerium, udtaler Flertallet af Kommissionens Medlemmer »at ikke Marineministeriet, hvis Opgaver efter den Retning, Udviklingen af Krigskunsten til Søs har taget, fjerner sig mere og mere fra Omraadet for den almindelige Sejlads, men derimod Indenrigsministeriet turde være det rette Forum. Handel og Søfart er saa nær forbundne, og deres Interesser kongruere paa saa mange Punkter, at de bør varetages sammesteds, hvad enten det nu sker af Indenrigsministeriet i dets nuværende Skikkelse eller af et under samme henlagt Sø- og Handelsdepartement — en Ordning, der sikkert vilde møde Sympati hos Sømands- og Handelsstanden». Det var et Flertal indenfor Kommissionen, der udtalte sig saaledes, og det var som sagt en af Marineministeriet nedsat Kommission.

Endelig tog Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og sammen med denne jo i høj Grad denne Forening. Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Anledning til at henvende sig til Regeringen, i 1899, med en hel Række Ting vedrørende Søfarten, og det førte til, at Regeringen nedsatte en Kommission, i hvilken Dansk Sejlskibsrederi-Forening blev repræsenteret ved den Mand, som vi jo her i Foreningen højagter fremfor nogen anden, den tidligere Formand, Konsul Rechnitzer. Iøvrigt var adskillige af Skibsfartens bedste Mænd Medlemmer af Kommissionen: Jacob Brandt fra Det Forenede, Torm, der dengang stod som Formand for Fællesrepræsentationen, Kommandør Jespersen, der var Formand for Foreningen til Søfartens Fremme, Jacob Holm, der var Formand for den almindelige danske Skibstørrerforening, Kommandørerne Giødesen og N. Jacobsen og flere andre. Ogsaa denne Kommission henpegede paa, i hvor høj Grad det vilde være ønskeligt at faa samlet alle disse Ting sammen under eet, som naturligt hørte sammen, og derunder nævnedes man ogsaa de Spørgsmaal, som jeg her har talt om, nemlig den civile Skibsfarts Administration, der endnu i dette Øjeblik ligger under Marineministeriet. Denne Kommission afgav Betænkning i 1903, idet den ligesom den tidligere Kommission foreslog Indenrigsministeriet som Samlingspunkt for Søfartssagerne, og bag efter blev saa Spørgsmaalet taget op af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der i 1904 overfor Regeringen ganske sluttede sig til de Resultater, som forelaa i den af Kommissionen afgivne Betænkning, og sagde, at naar man gennemførte den Sammendragning, som Kommissionen havde skitseret, og som bl. a. omfattede de under Marineministeriet værende civile Skibsfartsanliggender, vilde man være naaet frem til en tilfredsstillende Ordning; særlig indtrængende fremhævede Repræsentationen, at det burde være det civile og ikke det militære Ministerium, under hvilket de paagældende Skibsfartssager samlede. I 1905 udtalte Fællesrepræsentationen sig paany varmt for den foreslaede Sammendragning af Sagerne. Da Ministeriet for Handel og Søfart i 1908 blev oprettet, bekræftede Repræsentationen i alle Tilfælde i Princippet det samme Standpunkt, at man maatte se at faa Sagerne samlet under det nye Ministerium, man havde faaet oprettet, og som skulde beskæftige sig med Søfartssager. Endelig da der i 1911 forelaa Forslag om en Revision af Lodsloven, foreslog et Flertal indenfor Fællesrepræsentationen, og deriblandt ogsaa Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at man benyttede denne Lejlighed til at faa Lods-væsenet lagt over under det civile Ministerium, og hvis det ikke kunde adskilles fra Vagervæsenet, saa burde utvivlsomt ogsaa Vagervæsenet lægges over samme Sted.

Siden den Tid har Spørgsmaalet ikke udadtil været fremme, før nu Regeringen altsaa rejste det paany. Det eneste Punkt, hvor det paa en vis Maade kan siges at være berørt, var, da vi byggede Isbryderen, idet det Spørgsmaal kunde opstaa, hvorfra denne skulde administreres, og da stillede Dampskibsrederiforeningen sig afgjort paa det Standpunkt, at der kunde slet ikke være Tale om noget andet, end at dette Spørgsmaal kom til at sortere helt og fuldt under den civile Administration, saaledes som det jo ogsaa skete, en Ordning, som vi har haft nogen Grund til at tro, man ogsaa siden hen har været tilfreds med.

Jeg tror hermed at have givet en Oversigt over de væsentligere af de Forhold, der har været bestemmende for Søfartsministeriets Holdning til Spørgsmaalet om disse Skibsfartsanliggenders Henlæggelse til Ministeriet for Industri, Handel og Søfart, og jeg vil gerne føje til, at jeg er glad ved at have faaet denne Lejlighed til at fremsætte disse Bemærkninger. Det meste af, hvad der iøvrigt er kommet offentligt frem om dette Spørgsmaal, har hidvært fra Talsmænd fra den anden Side, og om noget virkeligt Forsøg paa en Fremstilling af hele Forholdet, set i Sammenhæng og paa Baggrund af den faktiske Udvikling, har der vel overhovedet ikke været Tale fra nogen Side. Jeg kan ikke se rettere, end at det er et Spørgsmaal af den allerstørste Rækkevidde, og det er i Virkeligheden det Spørgsmaal, hvorfra det for Tiden afhænger, om det

## 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 Eftf., N. Mogensen. Tlf. 214 & 482.

### Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

### Randers:

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

### Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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

Filiater 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**  
VESTERÅGADE · VED PONTONBROENAlle Maskin- og Skibsreparationer  
udføres hurtigt

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371

KØBENHAVN

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

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

Telegr.-Adresse:  
»SVITZERSALVAGE«**H. P. NIELSEN**Strandbygade 18 · Esbjerg  
Skibshandler

Telefon: 197      Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

**ESBJERG JERNSTØBERI  
& MASKINFABRIK**JENSEN & OLSEN  
ESBJERG      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**  
EsbjergBEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION  
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822FREDERIKS-  
HAVN**„Alpha“  
Motoren**Leveres  
saavel i 4 Takt  
som i 2 TaktA/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**provianteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos**P. Saxbergs Eftfl. · N. Mogensen**

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 &amp; 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: FJ YDEDOKKEN

STATSTELEFON 21



overhovedet skal være muligt at naa frem til en Administration, som Skibsfarten i det lange Løb kan bygge paa og kan betragte som et sikkert Bolværk for Skibsfartens offentlige Interesser. Hvad der nu herefter overhovedet kan ske med Hensyn til Omlægnings-Spørgsmaalet, skal jeg slet ikke komme ind paa ved denne Lejlighed, det ligger ganske udenfor mit Formaal, det er helt andre Faktorer, der dér bliver bestemmende. Hvad jeg har villet drage frem, er kun en saglig Udredning af, hvordan Landet ligger, og hvilke kolossale Interesser, efter min Opfattelse i hvert Fald, der staar paa Spil for hele Skibsfarten i den hensigtsmæssige og gode Løsning af dette Spørgsmaal.

*Dirigenten:* Jeg tror, jeg paa Generalforsamlingens Vegne kan sige Hr. Kontorchef Krogh Tak for de givne Oplysninger, der jo er af den allerstørste Interesse for Skibsfarten.....

Jeg mener det derfor formaalstjæntligt, at Generalforsamlingen fremkommer med en Udtalelse i Spørgsmaalet og foreslaar følgende:

»Efter de modtagne Oplysninger mener Generalforsamlingen, at Regeringens Planer om Samling af Skibsfartssagerne under Søfartsministeriet er af en saadan Betydning for Skibsfarten i sin Helhed, at den opfordrer Bestyrelsen til at søge Samarbejde med Dansk Dampskibsrederiforening om Sagen.»

Denne Udtalelse vedtoges enstemmigt.

#### Norsk Dampner solgt til Tyskland.

Wilh. Wilhelmsens Dampskib »Atna« er solgt til Tyskland for 37,500 Pund Sterling og vil blive leveret i Emden i Slutningen af denne eller Begyndelsen af næste Uge.

»Atna« er bygget i Sunderland i 1911 og er paa 8,750 Tons d.w.

## POSITIONSLISTE PR. 6. JULI 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Neapel 5.7.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
- m.s. *Afrika*, Svarre, afg. Singapore 29.6. til Marseille.
- s.s. *Alderney*, Jerne, pass. København 7.7. paa Rejse til Leningrad.
- s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Sfax 1.7. til Bordeaux.
- s.s. *Alf*, Clausen, ank. Rotterdam 1.7.
- s.s. *Alfa*, afg. Kramfors 2.7. til Sevilla.
- s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, ank. Bordeaux 5.7.
- s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Melilla 5.7. til Oran.
- s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Danzig 29.6.
- m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Semarang 1.7.
- s.s. *Anna*, ank. Aberdeen 6.7.
- s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Immingham 30.6.
- s.s. *Arabien*, Harder, ank. København 13.6.
- s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Pernambuco 27.6.
- m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Barry 5.7.
- s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. New York 29.6.
- m.s. *Asia*, Dahl, ank. Gøteborg 30.6.
- s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. København 4.7. til Bjørkø.
- s.s. *Atlantic*, Lund, afg. Port Said 1.7. til Aarhus.
- m.s. *Australien*, Møller, ank. Dunkirk 28.6.
- m.s. *Avance*, Andrup, ank. Methil 3.7.
- s.s. *Æxel*, Magleby, ank. Grangemouth 30.6.

### B

- s.s. *Banka*, Juel Hansen, ank. Colombo 5.7.
- s.s. *Beira*, Kjær, afg. Newcastle 6.7. til København.
- s.s. *Belgien*, Hansen, Fart paa Cuba.
- s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 4.7.
- s.s. *Benedikt*, Falk, København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
- s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Zwejndrecht 29.6.
- s.s. *Birgit*, Bang, ank. København 6.7.
- s.s. *Birle*, Christensen, ank. Gibara 6.7.
- s.s. *Bodil* afg. Saffi 30.6. til Hamburg.
- s.s. *Boga*, Rasmussen, ank. Calais 2.7.
- s.s. *Bolivia*, Beldring, pass. St. Thomas 5.7.
- s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 26.6.
- s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Halmstad 6.7.
- s.s. *Botnia*, Lydersen, afg. Isafjord 4.7. til Siglufjord.
- s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Malaga 4.7.
- s.s. *Brasilien* ank. Malmø 5.7.
- s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Havana 3.7.
- s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Swansea 29.6.
- s.s. *Bretland*, Larsen, ank. Blyth 6.7.
- s.s. *Britta*, Ushant, afg. København 4.7.
- s.s. *Brynchild*, Huus, pass. Brunsbüttelkoog 5.7. paa Rejse til Calais.
- s.s. *Bryssel*, Jensen, pass. Gibraltar 3.7. p. R. t. Rotterdam.
- s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Havre 30.6.

### C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Aalborg Ruten.
- m.s. *California*, Andersen, afg. Cardiff 23.6. til La Plata.
- s.s. *Carmen* pass. Gibraltar 5.7. p. R. t. Huelva.
- s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Livorno 6.7. til Neapel.
- m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dungeness 5.7. p. R. t. St. Thomas.
- s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Newport News 3.7.
- s.s. *Cimbria*, Svan, København-Randers Ruten.
- s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kotka 5.7.
- s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. London 2.7.
- s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Wiborg 19.6.

### D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Jørgensen, Esbjerg-Grimsby Ruten
- s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) afg. Tolkis 3.7. til Uleaborg.
- s.s. *Dan*, Clausen, ank. Wiborg 1.7.
- s.s. *Danejell*, Simonsen, afg. Korsør 4.7. til Kemi.
- m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Port Said 28.6.
- s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 6.7. til Grønland.
- s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Vest Afrika 15.6.
- s.s. *Danery*, Voss, ank. København 5.7.
- s.s. *Dania*, Bencke, i Dok i Helsingør siden 4.7.
- s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Cardenas 2.7.
- s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. New Orleans 30.6. til Aalborg.
- s.s. *Diana*, Tramp, i Dok i Helsingør fra 6.7.
- s.s. *Dorrit* pass. Brunsbüttel 6.7. paa Rejse til Yxpila.
- s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 1.7. til Vestmanø.
- s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Port Arthur (Texas) 3.7.

### E

- s.s. *E. M. Dalgas*, Black, afg. Las Palmas 2.6.
- s.s. *Ebba*, ank. Liverpool 1.7.
- s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.
- s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Liverpool 4.7.
- s.s. *Elie*, Schmidt, ank. København 5.7.
- s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i Kbh. siden 17.2.
- s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 29.6.
- s.s. *Elsborg*, Paim, ank. Antwerpen 3.7.
- s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kolding 5.7.
- s.s. *Energi*, Jensen, afg. Boston 3.7. til Aarhus.
- s.s. *England*, Stengade, i Fart paa Cuba.
- s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Kotka 29.6. til Poole.
- s.s. *Erik*, Bastholm, pass. Gibraltar 30.6. p. R. t. Glasgow.
- s.s. *Erik B.*, afg. Haugesund 6.7.
- s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, ank. Sunderland 6.7.
- s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Sikea 2.6.
- s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, oplagt i Esbjerg siden 28.5.
- s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
- s.s. *Ester* ank. Søderham 3.7.
- s.s. *Esther Maria*, Clausen, ank. Kotka 5.7.
- s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Uleaborg 3.7.
- s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 2.7. til Cherbourg.
- s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København 26.6.

### F

- s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske Pladser.
- m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. Rotterdam 6.7.
- s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Murmansk 1.7.
- s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Mariager København-Nakskov Ruterne.
- m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 28.6.
- s.s. *Flora*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
- s.s. *Florida*, Holm, ank. Santos 2.7.
- s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Danzig 4.7.
- s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Aarhus 3.7.
- s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, afg. Wiborg 26.6.
- s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. New York 29.6. til København.
- s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 30.6.
- s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Himango 3.7.
- s.s. *Frejr*, Nikolaisen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
- s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Vasa 1.7.
- s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 9.7. til Aalborg.
- s.s. *Frode*, Kajs, ank. Port Talbot 2.7.

### G

- s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.
- s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 7.7. og oplægges.
- s.s. *Gerda* afg. Huelva 2.7. til Velzen.

## 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 ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDESEL

**LAMBERT BROTHERS LIMITED**

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

## FILIALER:

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

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 KONTOHØR:  
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 6099 (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

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**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART Telegram-Adresse: MORDEY Telegram-Adresse: SHEARMAN Telegram-Adresse: SHEARMAN  
CARDIFF NEWPORT BARRY AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

**ANDREW LEITCH & CO.**KUL EKSPORTØRER  
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE &amp; GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GLASGOW

**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 KREDITPLAG  
EAST HIGH STREET  
METHILFørste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserver etc.  
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskintøle etc.

s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. København 30.6.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Reval 4.7.  
 s.s. *Gunver* ank. Sundsvall 1.7.

## H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Tromsø 2.7.  
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Carloforte 27.6.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, ank. Reval 6.7.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. København 3.7.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. Zea 3.7.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, pass. Gibraltar 29.6. p. R. t. Tyne.  
 s.s. *Harriet* afg. Raumo 3.7.  
 s.s. *Hebe*, Ingeman Andersen, afg. Newcastle 6.7. til København.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, afg. Kiel 3.2. til Bjørkø.  
 s.s. *Helene* ank. Barcelona 30.6.  
 s.s. *Helga* ank. Stettin 5.7.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Boston 26.6.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København 21.4.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Antwerp 30.6.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Helsingør 1.7.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 4.7. til Preston.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Ghent 27.6.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt i København.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, paa Rejse til Bordeaux.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Antofagasta 4.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Gibraltar 5.7. paa Rejse til Marseille.  
 s.s. *Inger* ank. Thames 3.7.  
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, pass. Dakar 20.6. p. R. t. London.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Gibraltar 6.7. p. R. t. Stettin.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Esbjerg 4.7.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 6.7.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Savannah 25.6. til London.  
 m.s. *Java*, Schmith, pass. Ushant 5.7. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Nuevitas 4.7.  
 s.s. *Jenny* pass. Brunsbüttel 27.6. paa Rejse til Barcelona.  
 s.s. *Johanne* pass. Sargess 5.7. paa Rejse til Barcelona.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. London 4.7.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Huelva 1.7.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Nørresundby 3.7.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Gibraltar 3.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Halifax 4.7. til Miramichie.  
 s.s. *Karla* ank. Harburg 5.7.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Stettin 3.7. til Acton.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Galveston 1.7.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Fremantle 5.7. til Adelaide.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Methil 4.7. til København.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, pass. Gibraltar 30.6. paa Rejse til Tyne.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Para 28.6.

COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.

DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL OG KOKS-EKSPORTØRER  
 MIDDLESBROUGH

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, pass. Brunsbüttel 5.7.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Kotka 2.7.  
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Perim 25.6. p. R. t. Hamburg.

## L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, afg. Rotterdam 20.6.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. New York 2.7.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Gibraltar 3.7.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, pass. København 1.7. paa Rejse til New York.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. København 4.7.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Newcastle 20.6.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 6.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. Port Talbot 25.6.  
 s.s. *Maja*, Rindberg, oplagt i København 23.6.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Yokohama 5.7.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Piteå 2.7.  
 s.s. *Margrethe* i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie* ank. Ræfso 2.7.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Dragør 4.7. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Bandholm 5.7.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Terneuzen 4.7. til Gr'mouth.  
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Antwerpen 5.7.  
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, ank. Houston 5.7.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Sfax 30.6. til Honfleur.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. København 6.7. til Odense.  
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Barcelona 2.7.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege, København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Hoffding*, Klint, paa Rejse til Liverpool.  
 s.s. *N. J. Ohlden*, Jensen, ank. Helsingør 4.7.  
 s.s. *Nancy* ank. København 4.7.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. San Francisco 29.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Nautik* pass. Brunsbüttel 30.6. paa Rejse til Valencia.  
 s.s. *Neplun* ank. Kubikenborg 3.7.  
 s.s. *Nerma* afg. Kotka 3.7. til Thames.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Newcastle 27.6. til New York.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Rutefart København-Danzig.  
 s.s. *Niobe* ank. Sundsvall 4.7.  
 s.s. *Nordsoen* afg. Skjutskær 5.7. til Sundsvall.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Leningrad 2.7.  
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, afg. Rotterdam 4.7. til Narvik.

## O

m.s. *Odense*, Kehler, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, ank. Atholmen 1.7.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt København 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühldorff, ank. La Plata 13.6.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Kotka 22.6.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.6.

## P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Rotterdam 20.6.  
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Alexandria 5.7. til Menado.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Williamstown 28.6. til Capetown.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Chatham 4.7. til Portland (Maine).  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. København 6.7.  
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Vladivostock 1.7. til San Francisco.  
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Luleå 1.7. til Immingham.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Hammershus 3.7. paa Rejse til Raumo.

## R

s.s. *Randi* afg. Oran 4.7. til Hull.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Nakskov 26.6.  
 s.s. *Rhone*, Thomsen, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Sfax 27.6. til Hull.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, afg. København 3.7.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Hamburg 4.7.  
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. København 6.7. til Odense.

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT  
 TELEFON: 8760 CITY

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,  
 MANCHESTER

## SIVEWRIGHT, BACON &amp; CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner  
 og den kgl. italienske Marine

W. C. BACON HAROLD BACON

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

**SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.**  
 17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED  
 BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVN

NEW YORK

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

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

**DOMINION  
 SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
**FERD. PHILIPSON & CO.**  
 AMALIEGADE 29 B  
 KØBENHAVN

**MONTREAL (CANADA)**  
 TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

*Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger*

LONDON AGENT:  
**C. P. FRESHWATER**  
 101, LEADENHALL ST.  
 LONDON E. C.

PHILADELPHIA

**JONATHAN MAY & SØNNER**

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

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

PORTLAND,  
MAINE

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

BO'NESS

**THE C. T. SWETT COMPANY**

SLAGTERE & SKIBSHANDLERE  
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-152 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

GOOLE

**BUCHAN & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører  
**GRANGEMOUTH**

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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

GRANGE-  
MOUTH

**T. SHERBURN**

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

SUNDERLAND

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

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
 Sunderland / England

Skibsbyggere · Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinger · 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.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair island 2.7. paa Rejse til New York.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Reval 2.7.  
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Perim 2.7. p. R. t. London.  
 m.s. *Siam*, Paulsen, ank. København 2.7.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Windsor 3.7. til New York.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Lytteltauhz 5.7.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Brisbane 29.6. til Melbourne.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. København 1.7.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. New Orleans 3.7.  
 s.s. *Simone*, Christiansen, afg. Helsingør 4.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Marseille 3.7.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Terneuzen 30.6.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. København 5.7.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Carante 2.7.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Delzyl 4.7.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Nyborg 5.7.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Vejle 6.7.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Grangemouth 27.6.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New Orleans 5.7.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Zea 1.7.  
 s.s. *Stella* ank. Hamburg 3.7.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 23.6. til Finland.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Danzig 6.7. til Libau.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Danzig 2.7. til Dunkirk-Rouen.  
 s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Boulama 28.6.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Algier 28.6. til London.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Himango 3.7.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New Orleans 3.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

- s.s. *T. M. Werner*, Marcker, paa Rejse til Antwerpen.  
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. London 30.6.  
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 4.7. til Nakskov.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i Dok i København 25.6.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, ank. Aalborg 4.7.

- s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 5.7.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Ghent 4.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Lissabon 4.7. til København.  
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Perim 29.6. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Durban 3.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Antwerpen 4.7.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

**U**

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Middelfart 5.7.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 5.7. til Danzig.  
 s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 1.7.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Algiers 3.7.

**V**

- s.s. *Vega*, Madsen, ank. Åbo 1.7.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Huelva 4.7. til Immingham.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Helsingør 3.7.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, pass. Dunnethead 27.6. p. R. t. Ivigtut.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 3.7.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 6.7. til Nakskov.  
 Bark *Viking* ank. Rotterdam 28.6.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Newcastle 6.7.

**W**

- s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Llanelly 5.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 7.7.

**Y**

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 26.6. til Aalborg.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Danzig 4.7. til Umea.

**Ø**

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Medialuna (Cuba) 30.6.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Uleaborg 3.7.

**POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE**

- m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Memel 4.7. til København.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Hull 1.7.  
 H. C. *Christensen*, Christensen, afg. Methil 4.7. til Orth.  
*Fuglen*, Schmidt, ank. Raumo 18.6.  
*Hans*, Christensen, afg. Gamleby 24.6. til Totnes.  
*Niels*, Rasmussen, afg. Leith 2.7. til Burghstoaken.  
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, ank. Sörnäs 28.6.  
*Cathrine*, L. Købke, pass. Helsingør 19.6. p. R. t. Dundrum.  
*Dagny*, A. P. Petersen, afg. Wyburg 2.7. til Padston.  
*Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, afg. Porsgrund 28.6. til Ipswich.  
*Gefion*, R. Lund, pass. Helsingør 30.6. p. R. t. Stornoway.  
*Jens Nielsen*, H. Nielsen, pass. Hirtshals 25.6. paa Rejse til Ørnskjoldsvik.  
*Johanne*, A. Marcussen, pass. Helsingør 1.7. p. R. t. Douglas.  
*Neptun*, V. Sørensen, ank. Thursø 1.7.  
*Norden*, H. A. Olsen, ank. Trangsund 25.6.  
*Pallesen*, J. E. Jensen, pass. Helsingør 30.6. paa Rejse til Stornoway.  
 P. *Rasmussen*, L. W. Larsen, pass. Helsingør 25.6. paa Rejse til Quimper.  
*Roma*, R. Petersen, pass. Helsingør 30.6. p. R. t. Pontrioux.  
*Rosving*, H. P. Baagøe, pass. Helsingør 24.6. p. R. t. Lerwick.  
*Solon*, Chr. L. Sørensen, ank. St. Helier 27.6.  
*Vesta*, E. K. Kristensen, ank. Ljusne 21.6.  
*Zampa*, E. Johs. Jørgensen, ank. Gefle 26.6.  
*Ørnen*, M. Jensen, ank. Chatham 13.6.

- 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, afg. Lübeck 23.6. til Wiborg.  
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Vestmanøerne 3.7. til Hamburg.  
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Dundrum 4.7.  
 Sknbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Kotka 4.7. til Svendborg.  
 3m.Sk. *Activ*, Christensen, afg. St. Johns 2.7. til Borgea.  
 Sk. *Althea*, Andersen, ank. Thorshavn 3.7.  
 3m.Sk. *Arielis*, Jensen, afg. Halmstad 2.7.  
*Venus*, Hansen, ank. Quirpoon, Newfoundland 25.6.  
*Ofelia*, Petersen, ank. Roseblanche 3.7.  
*Frida*, Jørgensen, ank. Havre 5.7.  
*Haabel*, Madsen, afg. Dysart 1.7.  
*Helga*, Madsen, afg. St. Cruz 29.6.  
*Noah*, Groth, afg. Dysart 2.7.  
*Polarstjernen*, Hansen, afg. København 3.7.  
*Venus*, Boye, ank. Flensborg 3.7.  
*Husavik*, Hansen, afg. Castellamare 4.7.  
*Nathalia*, Eriksen, afg. Råfsö 2.7.  
 3m.Sk. *Marna*, Boye, ank. St. Johns 27.6.  
*Clytia*, J. Hansen, ank. Kirkwall 1.7.  
*Sif*, C. Raahauge, ank. Hornafjord 2.7.  
 3m.Sk. *Ellen*, Andersen, ank. Brake 2.7.  
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, afg. Kotka 27.6.  
 3m.Sk. *Britannia*, Rasmussen, afg. Thurø 28.6.  
 Sk. *Concordia*, Møller, ank. Samsø 29.6.

**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 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

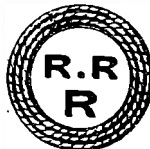
**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

**A/s RANDERS REBSLAAERI**Hamp- og Staalraadstougværk • Fabrik  
RANDERSTougværk af Hamp, Manila, og Cocos i alle  
Dimensioner: Transmissionstouge: Jern- & Staal-  
touge til Skibsbrug og Elevatorer  
Oplag i København:

ANTON JENSEN • STRANDGADE 44

**BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER**  
FOR SKIBE OG 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. THYGESEN**

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

FORLANG TILBUD

Enepræsident for Danmark:

**HARRY LEVIN**

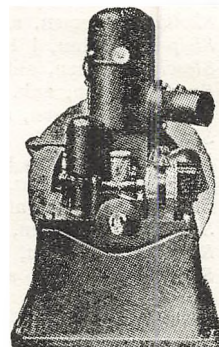
(INGENIØRAPDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: 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

**V. & E. MATHIESEN**  
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTARKabys & 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

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**  
SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

**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 »  
Åttu . . . . . 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: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 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 · 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: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korreponderende 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**

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

*Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning*

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

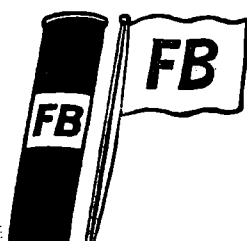
Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører, Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea Befragtning

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

**A·N·PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB  
 Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Tlgr.-Adr. »Danskfranske  
 LANDMANDSBANKENS ANNEK  
 LAXEGADE 8

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



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palm 3043  
 Natlfl. i Strandingsulffælde: 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. 29

FREDAG 17. JULI 1925

32. AARG.

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

### ERHVERVSMINISTERIET OG FYR- OG VAGER- VÆSENET

Opriktigt talt troede vi, at Regeringen havde skrinlagt Tanken om at overføre Fyr- og Vagervæsenet samt Vejrmeldinger fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet. Læser man imidlertid Referatet af Kontorchef Krogh's Udtalelser paa Sejlskibsrederenes Generalforsamling paa Thurø, opdager man hurtigt sin Vildfarelse — Tanken lever endnu, og selv om den ikke mere er Led i den socialdemokratiske Trosbekendelse, saa ejer den dog endnu en meget begejstret og yderst veltalende Apostel.

I sit meget lange Indlæg, der tilsyneladende var det centrale i Sejlskibsrederernes Generalforsamling denne Gang, beklagede Kontorchef Krogh, at »det meste af, hvad der iøvrigt er kommet offentligt frem om dette Spørgsmaal, har hidrørt fra Talsmænd fra den anden Side, og om noget virkeligt Forsøg paa en Fremstilling af hele Forholdet set i Sammenhæng og paa Baggrund af den faktiske Udvikling, har der vel overhovedet ikke været Tale fra nogen Side.«

Vi deler ikke Hr. Krogh's Opfattelse, og naar vi ikke allerede i vort sidste Nummer protesterede imod den, var det fordi vi ønskede at give Kontorchefen Lejlighed til uimodsagt at fremsætte sit unægteligt meget ensidige Syn paa denne Sag. Selv om vi altsaa er uenige med Hr. Krogh paa dette Punkt, glemmer vi nemlig ikke, at han har været Skibsfarten en god Mand og redebont varetaget dens Interesser paa mange Omraader. I denne Forbindelse kan for Eksempel nævnes hans Arbejde med Hensyn til vor Sømandslov; den er saa ubetinget bedre end baade den svenske og den norske. I disse Spalter har vi ligeledes flere Gange fundet Anledning til at dvæle ved hans fortjenstfulde personlige Indsats ved Ordningen af Statsbryderen og dens Arbejdsmetode. Derimod har hans Virke i Forbindelse med Skibstilsynet været en stor Skuffelse for Skibsfarten — vi har tidligere paavist, at det er altfor dyrt og hvorledes dets Administration kunde forenkles uden at forringes.

Kontorchef Krogh's Indlæg var, lad os straks indrømme det, meget omhyggeligt tilrettelagt. Han skabte øjeblikkelig den rette Baggrund for det ved noget sofistisk at kalde sit Ministerium for *Søfartsministeriet* — kært Barn har mange Navne, men har nogen nogensinde hørt nogen kalde Erhvervsministeriet for *Søfartsministeriet*?

Kontorchef Krogh udtalte derefter, at den nuværende Regering »overvejede at søge sammendraget saa mange som muligt af de Sager, der vedrører den *civile* Skibsfart« under det omdøbte Erhvervsministerium. Vi beundrer hverken Hr. Krogh eller den nuværende Regering for i et rent saglig Anliggende at mistænkelliggøre den nuværende Ordning ved Benyttelsen af Ordet *civil* i Forbindelse med Skibsfart. Al

Skibsfart er saa vidt vi ved *civil*, hvorfor saa indføre netop det Adjectiv? Man faar en ubehagelig og stærkt politisk Smag i Munden derved — »man merkt die Absicht und wird verstimmt.« Hvis Regeringen nærer et virkeligt Ønske om at søge Skibsfartssager centraliseret under Erhvervsministeriet, hvorfor saa ikke gøre Begeyndelsen med Havnevæsenet, hvor Reformen er stærkt paakrævet. Naar Regeringen ikke har gjort det, er det maaske fordi nævnte Væsen sorterer under et civilt Ministerium?

Vi har tidligere paa denne Plads — den 7. November 1924 og den 3. April 1925 — indgaaende gjort Rede for Skibsfartens Ønsker om at bibeholde Fyr- og Vagervæsen samt Vejrmeldinger under Marineministeriet. Vi kan vanskeligt føje noget til, hvad vi dengang skrev og ønsker heller ikke at trække noget fra. Den nuværende Ordning er fortræffelig. Hvorfor saa indlade sig paa farlige og kostbare Eksperimenter? For en Overførelse til Erhvervsministeriet vil blive en betydeligt mere kostbar Ordning end den nuværende. Hvis Regeringen eller Kontorchef Krogh mener at kunne bevise det modsatte, staar vore Spalter til Raadighed for et saadant Bevis.

### DOBBELTBESKATNINGEN

Den italienske Regering er ved et kongeligt Dekret bleven bemyndiget til at fritage udenlandske Dampskibsselskaber, der har deres Hovedsæde i Udlandet, men har Filialer, Agenter eller Repræsentanter i Italien for Skat paa Indkomst, der stammer fra Skibsfart paa italienske Havne, paa Betingelse af, at de Stater, under hvilke de paagældende Selskaber hører, paa deres Side yder italiensk Skibsfart en tilsvarende Begunstigelse.

Adskillige Lande, deriblandt de skandinaviske, har altid indtaget det Standpunkt, at de ikke beskattede Indkomsten hos udenlandske Dampskibsselskaber, der havde Agenter eller Repræsentanter bosiddende i disse Lande. De Forenede Stater af Nordamerika meddelte i Fjor de udenlandske Regeringer, at de under Forudsætning af Gensidighed vilde fritage udenlandske Skibsfartsselskaber i amerikanske Havne for Indkomstskat, og forskellige fremmede Stater har siden da sluttet Overenskomst med de Forenede Stater herom. Japan slog i Fjor ind paa en lignende Kurs som Italien nu, og det er derfor i højeste Grad beklageligt, at de britiske Dominions trods de mest energiske Bestræbelser fra forskellige Sider for at faa dem til at forstaa, at Skibsfart er et internationalt Erhverv, der ikke bør hæmmes ved Foranstaltninger som Dobbeltbeskatning, absolut nægter at opgive Dobbeltbeskatningen og end ikke fritager Storbritanniens Skibsfart for at komme ind under dette forældede System til Fremskaffelse af Indtægter for Statskassen.



## AFGIFTERNE I DANZIGS HAVN

Fra Generalkonsulatet i Danzig er der modtaget nedenstaaende Meddelelse angaaende Nedsættelser af Havneafgifterne i Danzig.

»Udvalget for Danzigs Havn og Vandveje har med Gyldighed fra 22. Juni at regne indført en Del Nedsættelser i den for Tiden gyldige Tarif for Havneafgifterne. Disse Nedsættelser omfatter hovedsagelig Masse-gods, frem for alt Træ og Kul.

De paa Træ hvilende Afgifter — saakaldte Kaj-gebyrer — er nedsatte med 35 pCt., saa at Træ fra nu af bliver behandlet efter de for andet Masse-gods gældende Satser 0.48 G. pr. Ton. Havnepengene for Træ, der føres gennem Slusen ved »Einlage«, er nedsatte med  $\frac{1}{3}$ . Ved disse Nedsættelser er de i længere Tid af Træeksportørerne — under Henvisning til den øjeblikkelige vanskelige Situation i Træhandelen fremsatte Ønsker imødekomne.

En yderligere betydningsfuld Nedsættelse angaar det saakaldte »indsækkede Masse-gods« (gesäckten Massengüter) saasom Thomasmehl, Phosphat etc., som hidtil kun er blevet behandlet som Masse-gods, naar det blev indladet i løs Tilstand. Fra nu af gælder Ta-

riffen for Masse-gods ogsaa for disse Varer uden Hensyn til, om de indtræffer i løs eller indsækket Tilstand.

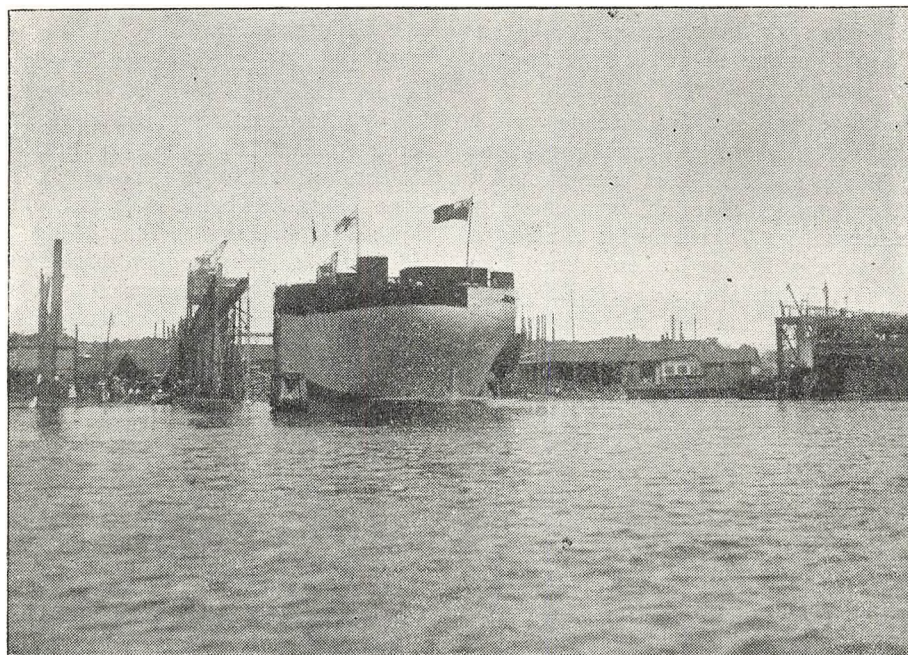
For søværts udførte Kul er Havnepengene under Hensyn til den forventede større Kuludførsel over Danzig nedsatte fra 35 Pf. til 20 Pf. pr. Ton. Disse særlige Satser kunde kun indføres med Henblik paa de store Mængder, der skal afsættes. Bunkerkul og Brændselolie for Skibenes eget Behov er fuldstændig befriede for Afgifter.

Fremdeles er Afgifterne for Melasse og Jordolie nedsatte med  $\frac{1}{3}$ , da disse Varer fra nu af regnes som Masse-gods.

De enkelte Bestemmelser om de i Havneafgifterne indførte Ændringer er indeholdte i det sidste Nummer af *Anzeiger des Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege von Danzig* af 22. Juni 1925. I næste Nummer, der vil udkomme i Begyndelsen af Juli d. A., vil Tariffen over Havneafgifterne være aftrykt under Hensyntagen til samtlige siden sidste Bekendtgørelse foretagne Ændringer.»

*Abel G. P. Falk*

## STABELAFLØBNING I SVENDBORG



MOTORSKIBET »MULCRA«

Svendborg Skibsværft & Maskinbyggeri satte den 30. Juni et Dieselmotorskib til Burmeister & Wain i Vandet.

Skibets Dimensioner er følgende: 215' 0" × 35' 6" × 15' 6" og Bæreevnen er 1,500 Tons d. w.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter fra Burmeister og Rederiet, Adelaide Steamship Co., Ltd., forløb i alle Maader smukt. Skibet fik Navnet »Mulcra«.

RUTEFORBINDELSER  
LENINGRAD—UDLANDET

Nedennævnte Rute-forbindelser mellem Leningrad og Udlandet vil ifølge Indberetning fra Generalkonsulatet i Leningrad blive opretholdt under dette Aars Navigation:

Af »Sovtozflot«. Ruten Leningrad—London med Fragt-Passagerdamperne »Soviet«, »Roschal« og »Herzen«, Skibenes Antal tænkes forøget, saa at en ugentlig Afgang fra Leningrad og fra London vil finde Sted.

Prisen for Passagerbillet incl. Fortæring er £ 10—12.

Af »Sovtozflot«. Ruten Leningrad—Hamborg med Fragt-Passagerdamperne »Jamal« og »Juschar«. Forbindelsen paatænkes ugentlig.

Prisen for Passagerbillet incl. Fortæring vil andrage £ 7.

Af »Derutra«. Ved Neue Stettiner Dampfschiffesellschaft Ruten Leningrad—Stettin med Passagerskibene »Preussen«, »Schlesien« og »Oberbürgermeister Hagen«. Forbindelsen, som har eksisteret i flere Aar, paatænkes saa vidt muligt reguleret saaledes, at et Skib vil afgaa hver Lørdag fra Stettin.

Billetpriserne incl. Fortæring er for 1ste Klasse Rbl. 59, for Mellemdæk Rbl. 39. Disse Baade anløber London eller Hull, hvis Ladninger findes hertil.

Af »D. F. D. S.« Ruten Leningrad—København med Fragt-damper. Forbindelsen paatænkes opretholdt 2 Gange maanedlig.

Der forhandles for Tiden med Svea-Bolaget om at udvide Forbindelsen Stockholm-Helsingfors til Leningrad.

## D A N M A R K S S Ø F A R T

### AF DIREKTØR I DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

(Fortsat fra Nr. 28)

cand. jur. E. MAEGAARD

Medens Handelsflaaden i en snart længst forsvunden Tid endnu bestod alene af Sejlskibe, var Forholdet i Reglen saaledes, at det enkelte Handelshus eller Handelskompagni selv havde Skibe i Søen. Det var altsaa en Kombination af Handel og Skibsfart, en Forening af Reder og Befragter i samme Person, der fandt Sted. Men fra Midten af forrige Aarhundrede at regne, da Dampskibene blev taget almindeligt i Brug i Skibsfartens Tjeneste, idet de nu kan benyttes ogsaa paa længere Rejser — hidtil havde et uforholdsmæssigt stort Kulforbrug været en Hindring i saa Henseende — skilles den egentlig større Rederivirksomhed efterhaanden ud som en selvstændig Bedrift. Dette skyldes vel nok tildels den højere Pris paa Dampskibe sammenlignet med Sejlskibe af samme Lasteevne, et Forhold, der medførte, at det enkelte Handelshus ikke økonomisk magtede at erstatte sine Sejlskibe med Dampskibe, men en medvirkende Aarsag maa sikkert ogsaa søges i, at den moderne egentlige Rederivirksomhed, naar den skal have Udsigt til at kunne drives med Udbytte, normalt bør have større Omfang end det enkelte Handelshus som Regel vilde formaa at give den, naar dette i Hovedsagen skulde optræde som sin egen Befragter. Skibsfarten drives da ogsaa nu om Stunder i langt overvejende Grad som egentlig og selvstændig Rederivirksomhed under Aktieselskabsform. Dette gælder da ogsaa Danmark, hvor, naar bortses fra det store Handelsselskab, Østasiatisk Kompagni, der, som tidligere nævnt, har en meget betydelig Flaade af store Dieselmotorskibe, Oversøisk Compagnie, der ogsaa driver en ret betydelig Skibsfart i Forbindelse med sin Handelsvirksomhed, og nogle større Kulimportører, som holder egne Skibe til Hjemførsel af Kul til eget Lager, næsten al Rederivirksomhed drives som rene Rederiaktieselskaber. Af saadanne rene Rederivirksomheder fandtes pr. 1. Januar 1924 i Danmark ialt 107 Dampskibsselskaber med en samlet Aktiekapital af 215 Mill. Kr. og 107 Sejlskibsselskaber med en samlet Aktiekapital af 25 Mill. Kr. Dampskibsselskaberne er hovedsagelig koncentreret i København, der er Hjemsted for 65 Selskaber med 197 Mill. Kr.s Aktiekapital. Sejlskibsselskaberne er navnlig hjemmehørende i Svendborg og paa Smaaøer som Ærø, Thurø m. fl.; i København findes kun 11 Sejlskibsselskaber med en Aktiekapital af 5.4 Mill. Kr.

Denne stærke Koncentration er noget ret særegent for Dansk Skibsfart og er baade af det gode og det onde; af det gode, fordi Samarbejdet mellem Rederierne indbyrdes fremmes og det for Rederibedrift saa vigtige Efterretningsvæsen kan udvikles og antage Former, som ikke vilde være muligt, hvis Rederikontorerne var spredt hele Landet over, af det onde, fordi Interessen for og Forstaaelsen af et Erhverv nu engang kun kommer, naar man har det lige udenfor sine egne Døre og daglig kommer i Berøring med det paa den ene eller den anden Maade.

41 af Dampskibsselskaberne, men kun 4 af Sejlskibsselskaberne havde en Aktiekapital paa over 1 Mill. Kr. En Aktiekapital paa over 5 Mill. Kr. havde 8 Dampskibsselskaber, men intet Sejlskibsselskab.

#### Skibsfartens direkte og indirekte Betydning.

Direkte ved Skibsfart beskæftiges her i Landet ca. 50,000 Personer, nemlig ca. 400 Skibsredere, ca. 4,300 Skippere, ca. 3,400 Skibskaptajner, ca. 7,600 Skibs-officerer, ca. 12,000 Fyrbødere og Matroser, ca. 2,000 Personer paa Rederikontorerne, ca. 3,100 Personer ved Lods-, Havne-, Fyr- og Bjergningsvæsen og ca. 17,200 Havnearbejdere; hertil kommer ca. 40,000 Personer, som er beskæftiget ved Fiskeri.

I Forhold til det Antal Personer, som beskæftiges ved Landbrug og Industri, er Tallene jo ikke særligt store, og de er da heller ikke store nok til, at noget politisk Parti her i Landet gider interessere sig for dem, men indirekte giver Skibsfarten Beskæftigelse til et langt større Antal Personer, i Skibsværfter, ved Skibsproviantering og Udrustning, paa Mæglerkontorer etc., og der er ingen Tvivl om, at der er faa Erhverv, der byder paa saa gode økonomiske Vilkaar som Skibsfarten, hvad enten det er til overordnet eller underordnet Personale, til direkte eller indirekte beskæftigede Personer.

Danmarks Beliggenhed, omgivet af Vand til alle Sider, medfører naturligt, at Varetransporten mellem Landets forskellige Dele for en stor Del foregaar ad Søvejen. Ialt transporteres aarlig ca. 2 Mill. Tons Gods mellem danske Havne. Heraf gaar ca. 565,000 Tons med danske Rutedampere, hvoraf de fleste tilhører et enkelt Rederi, »Det Forenede Dampskibsselskab«, ca. 290,000 Tons gaar med andre danske Dampere og ca. 1 Mill. Tons eller ca. Halvdelen af den samlede Transport gaar med danske Sejlskibe.

Den aarlige Indførsel til Danmark andrager som tidligere anført ca. 8.5 Mill. Tons og Udførselen ca. 1.3 Mill. Tons. Ca. Halvdelen af disse Transporter udføres af danske Skibe. For Sejlskibenes Vedkommende er Forholdet dog det, at af den Varemengde, som transporteres med Sejlskibe, falder kun 15 pCt. paa de danske Skibe, medens svenske og finske Skibe tager 20 pCt. og tyske ikke mindre end 52 pCt.

Til nærmere Belysning af de forskellige Nationers Beskæftigelse af egne Skibe ved Vareomsætningen med Danmark, kan jeg anføre, at i den indgaaende Fart fra Sverige og Tyskland viser disse Landes egne Skibe en Beskæftigelse paa ca. 65 pCt. Dette staar i Forbindelse med, at Sejlskibstrafikken spiller saa stor en Rolle i denne Nærtrafik og det gælder i Almindelighed, at i den udgaaende Trafik med Sejlskibe beskæftiger et Land fortrinsvis sine egne Fartøjer. Fra England og U.S.A. bringer de danske Skibe henholdsvis 61 og 53 pCt. af Varerne, medens vedkommende Landes egne Skibe kun transporterer henholdsvis 6 og 15 pCt. I den udgaaende Fart paa Sverige og Tyskland er disse Nationers Skibe næsten lige saa godt beskæftiget som for indgaaende, men de danske Skibes Andel er dog noget større. Eksporten til U.S.A. og England besørges næsten udelukkende med danske Rutebaade.

I Danmarks Vareomsætning spiller Københavns Havn med Frihavnen en meget dominerende Rolle, idet af samtlige de i Landets Havne ansatte Godsmængder over en Trediedel eller ca. 5 Mill. Tons gaar via København. Derefter følger 4 store Havne, som dominerer i hver sin Del af Landet, nemlig Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense, der har en Vareomsætning af henholdsvis 1.5 Mill., 1 Mill., 0.6 Mill. og 0.5 Mill. Tons.

Det er ikke ubetydelige Summer, der er anvendt paa Bygning af Havne i Danmark. Samtlige danske Havnes bogførte Aktiver kan sættes til ca. 225 Mill. Kr., heraf falder de ca. 90 Mill. Kr. paa Københavns Havn og Frihavnen. Det er et Spørgsmaal, om ikke man her i Landet har været lidt for flot med at bygge Havne. Det er jo snart sagt hver nok saa lille Kommunes Drøm at faa en Havn, der kan anløbes af selv de største Skibe, men hvad er Følgen blevet heraf. Jo, de store Skibe, som tidligere kun anløb en à to Havne og udløsedes deres Varer her til videre Fordeling ad Jernbane eller mindre Skibe, navnlig Sejlskibe, maa nu anløbe 5, 6 à 7 Havne for hvert Sted at losse et forholdsvis ringe Kvantum Gods. Enhver vil kunne

(Fortsættes næste Side)



## ANERKENDELSE AF MAALEBREVE FOR DANSKE OG SVENSKE SKIBE

I Slutningen af Juni Maaned er der paa Foranledning af den svenske Regering i Stockholm bleven afholdt Møder til Opnaaelse af gensidig Anerkendelse af Maalebrevene for danske og svenske Skibe.

De danske Delegerede var: Fuldmægtig i Erhvervsministeriet, Greve *E. Moltke*, Overingeniør *Aage Larsen* og Direktør *J. A. Kørbing*.

Man enedes om et Forslag til Overenskomst, som det er Mening at søge endeligt vedtaget ad diplomatisk Vej.

Forslaget gaar i Hovedtrækkene ud paa, at der i Tilslutning til de nationale Maalebrev altid skal udstedes et Appendiks-Maalebrev, som angiver Skibets Nettotonnage efter de i det andet Land gældende Maaleregler. Dette vil saa vidt de danske Skibe angaar, formentlig blive gjort paa den Maade, at der paa deres Maalebrev opføres en detailleret Beregning af Skibets Tonnage efter de svenske Maaleregler, hvorefter de svenske Myndigheder vil anerkende Maalebrevet.

Forslaget indeholder ogsaa en Bestemmelse om, at et maskindrevet dansk Skib, der kun har nationalt

Maalebrev, ikke skal ommaales fuldstændigt i Sverige; der skal kun foretages en partiel Maaling af de Rum, som ikke er fradragelsesberettigede efter de svenske Regler paa samme Maade som i Danmark. (Maskinrummet og Rummet over Maaledækket). Det foreslaas yderligere, at de omhandlede Bestemmelser for eksisterende Skibes Vedkommende først skal træde i Kraft, naar der udstedes nyt Maalebrev for dem.

Den Overenskomst, der kan ventes afsluttet mellem Danmark og Sverige paa Basis af oven omtalte Forslag, er ikke særlig betydningsfuld, idet den hidtidige Ordning i alt væsentligt virker tilfredsstillende for danske Skibe, men der vil dog komme til at foreligge en virkelig Overenskomst mellem de to Lande om Maalebrevene, og ethvert dansk Skib vil formentlig fremtidig i sit Maalebrev faa optaget sin Tonnage efter de svenske Regler, saaledes at det ikke vil være udsat for Ubehageligheder, saafremt det uforudset skulde komme til en svensk Havn.

Sverige har forøvrigt sluttet lignende Overenskomster med England og Norge.

## JERNBANEKONVENTION MELLEM SOVJETUNIONEN OG VISSE NABOLANDE

Folkekommissariatet for Sovjetunionens Trafikvæsen har offentliggjort en Meddelelse om, at Myndighederne har ratificeret en Jernbanekonvention mellem Sovjetunionen, Lithauen, Letland, Estland og Tyskland om direkte Godstrafik mellem Unionen og Tyskland. Konventionen træder i Kraft den 15. Juli d. A. for de direkte Liniers Vedkommende og for de andre Liniers Vedkommende d. 15. August.

Den nye direkte Rute mellem Sovjetunionen og Tyskland vil kunne faa stor Betydning for Unionens

Export- og Importhandel paa Tyskland og navnlig for den forestaaende Kornexport. Exportvarerne skal ikke omlades selv ved Overgangen fra Bredspor til Smalspor (europæisk Sporvidde), idet Vognens Karosseri bliver overløftet fra Sovjetchassis'erne til de europæiske Chassis'er. Herved opnaas en betydelig Besparelse i Omladningsomkostningerne og Varene undgaar den med Omladning forbundne Værdiforringelse. Fragten bliver paa Grund af den store Rabat, som bliver givet af de tyske, lithauiske, lettiske og russiske Baner, omtrent lig med Søfragten.

forstaa, at et saadant Spild af Tid og Kræfter hverken privat-økonomisk eller national-økonomisk er heldigt, og det er at haabe, at der snart vil blive sat en Bremse for denne Havnepolitik, som har kostet Landet i Almindelighed og Skibsfarten i Særdeleshed — navnlig i Form af urimelige Havneafgifter — uforholdsmæssig store Beløb.

### Værdien af Fragtfarten.

Den i Fragtfart mellem Danmark og fremmede Lande og mellem fremmede Lande indbyrdes af danske Damp- og Motorskibe uden Sejl indsejlede Bruttofragt er for 1924 opgjort til 237 Mill. Kr., hvortil kommer 12 Mill. Kr. indsejlet i Maanedsfart. Farten paa udenlandske Havne med Sejlskibe med eller uden Motor anslaaes for 1924 til 10½ Mill. Kr. Ca. 160 Mill. Kr. er indsejlet i Fart udelukkende mellem udenlandske Havne. Disse Penge, som saaledes er indtjent fra Udlandet, hovedsagelig i Dollars og Sterling, er selvfølgelig af største Betydning for Landets Økonomi og for Stabiliseringen af den danske Valuta. For 1924 foreligger endnu ikke en specificeret Angivelse af, hvorledes Bruttofragten fordeler sig efter Ladningens Art; en saadan Opgørelse findes derimod for 1923, da den indsejlede Bruttofragt for Damp- og Motorskibe androg 207 Mill. Kr. Af disse 207 Mill. Kr. opsejledes de 108 Mill. Kr. i Rutefart og de 99 Mill. Kr. i Trampfart. Trampfartens Bruttofragt fordelte sig bl. a. med 39 Mill. Kr. paa Kul og Koks, 26 Mill. Kr. paa Træ, 6 Mill. Kr. paa Korn, 5 Mill. Kr. paa vegetabiliske Olie-stoffer, saasom Jordnødder, Hørfrø og Kopra, 3 Mill. Kr. paa Frugt, 2 Mill. Kr. paa Raafosfat, 2 Mill. Kr. paa Gødningstoffer saasom Salpeter og Fosfater.

I Kul- og Trælastfart, som i Reglen foregaar ved kombinerede Rejser mellem Østersøhavne og Havne i Storbritannien og Kontinentet, opsejledes saaledes ca. 66 Mill. Kr. eller to Trediedele af den samlede Fragt

i Trampfart. Fra Havne ved Kattegat og Skagerak — altsaa fra danske, vestsvenske og sydnorske Havne — udgik Trampfart til ialt 1.4 Mill. Kr. og fra Havne i Vestnorge og ved Hvidehavskysten til 0.3 Mill. Kr. Fra mellem- og vesteropæiske Havne leveres kun en forholdsvis lille Fragt til de danske Trampdampere, hvorimod disse Havne bidrager med 12½ Mill. Kr. til den danske Rutefarts Bruttofragt. Fra Havne paa Atlanterhavskysten og den pyrenæiske Halvø og fra Vestafrika samt fra Havne ved det vestlige Middelhav udgik Ladninger paa danske Trampdampere til en samlet Bruttofragt af 11 Mill. Kr. For Tramppladninger fra Amerikas Østkyst blev Bruttofragten opgjort til 9.3 Mill. Kr., medens Fragten for udgaaende Rutedampere er opgjort til 25.5 Mill. Kr.

### De øjeblikkelige Vanskeligheder for Skibsfarten.

Som Skibsfarten Verden over kæmper ogsaa Dansk Skibsfart for Tiden med store Vanskeligheder. Verdenstonnagen, som i 1914 androg ca. 50 Mill. B.R.T., er nu vokset til ca. 65 Mill. B.R.T., ude at Verdens Behov for Tonnage er steget i tilsvarende Grad; tværtimod har den svigtende Betalingssevne i mange Lande medført en Nedsættelse af Forbruget, som resulterer i en Konkurrence mellem Rederierne saa haard, at det efterhaanden er blevet yderst vanskeligt at faa det til at løbe rundt.

Den danske Skibsfart staar imidlertid godt rustet til den haarde Kamp; den har gode og veludrustede Skibe, den har en energisk og initiativrig Rederstand med Udsyn og Vilje til at vise Flaget, hvor der maatte være Lejlighed dertil, og den har en dygtig og veluddannet Sømandsstand. Derfor er jeg overbevist om, at dansk Skibsfart ogsaa vil klare de Skær, den er ude for nu, og at vor Nationalsangs smukke Ord, »Du Danskes Vej til Ros og Magt, sortladne Hav«, vil have Gyldighed i lange Tider endnu.



# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 14. Juli 1925.

En Kulstrike i England, som meget godt kan komme til ogsaa at omfatte en Havne- og Transportstrike, vil faa vidtrækkende Indflydelse paa Skibsfarten som Helhed og ikke mindst for de skandinaviske Lande, og en langvarig Arbejdsstandsning er en alvorlig Sag for et saa stort Land og maa nødvendigvis koste mange Penge; men for de, der ser til, kan der ogsaa være Fordele at høste.

Kulbeholdningerne uden for Øriget er store, og Bunkervanskeligheder behøver der ikke at blive Tale om; men det vil blive dyrt, og de Redere, som faar Baade opholdt, vil faa Kærligheden at føle.

Det kan jo ogsaa tænkes, at Amerika vil levere Kul til Europa, og en livligere Efterspørgsel efter Tonnage derfra kan kun bevirke Opgang i de amerikanske Markeder og virke stimulerende paa andre Markeder. Noget skal der til for at faa Raterne op; men det vilde være sørgeligt, om der skulde behøves Strike eller politiske Uroligheder for at fremtvinge noget, som skulde komme af sig selv.

Endnu er der heldigvis ikke erklæret Strike, og selv om de stridende Parter er langt fra hinanden, er der mægtige Kræfter i Bevægelse for at faa Parterne til at mødes, og vi kan rolig gaa ud fra, at intet Middel vil lades uprøvet.

Af de oversøiske Markeder tegner La Plata atter lidt bedre, og Montreal og Nord Staterne har taget en god Del Baade; men det batter ikke stort, og det er fremdeles vanskeligt at placere Baadene, og det finansielle Resultat er stadig elendigt.

## TRÆLASTMARKEDET

forandrer sig ikke, og de sidste Slutninger — i hvert Fald til kontinentale Havne — opviser ingen Bedring. At der er betalt lidt højere Rater for Props og delvis D.B.B. til U.K. er ikke mere end rimeligt, og disse Fragter burde være meget højere nu, da Risikoen for en Strike maa tages i Betragtning.

De franske og holland/belgiske Befragtere er ikke sene til at udnytte Situationen, og har allerede reduceret de i Forvejen lave Rater. Pulpwood Brahestad/Calais er sluttet til 37/- dansk Baad, og Wiborg/Calais rapporteres gjort til 33/6d. tysk Baad. D.B.B. Kotka/Antwerpen-Ostende-Calais er nede i 33/6d., 34/-, og Pulpwood Kotka/Rotterdam i Hfl. 19½. Ellers er der sluttet:

600 Favne Nord-Sverige/Østkysten 50/-, 1,050 Favne Syd-Finland/Østkysten 37/9d., 950 loads Leningrad/Sharpness 24/-, 500 Stds. Trångsund og Walkom/Antwerpen 37/6d., 460 Stds. Trångsund/Antwerpen 37/- og flere Baade til London til 40/-, 42/6d.

Leningrad/Rouen 10. Aug. noteres i 34/-; Leningrad/Holland 18 Hfl. f.o.b. Hvidehavet har faaet en Del August Baade til 52/6d., 1/1,100 Stds.; 53/6d. for 800 Stds., Onega Lastning, og Archangel/Alexandria noterer 90/- for 800 Stds.

Canada betaler 58/6d. op til 62/6d. for 6/900 Stds. Baade.

## KUL, KOKS ETC.

De norske/svenske Rater er betydelig fastere, medens Raterne til Danmark igen har en Tilbøjelighed til at gaa tilbage. Prompte Baade paa ca. 2,000 T. kan faa 5/6d., 5/9d. fra Forthet, men det er vanskeligt at arrangere stem før »Friedagene«, og Østkysten betaler ikke over 5/3d. med 5/4½/5/6 til Provinshavne. 1/1,200 Tonnere faar 6/6, 7/-. London Koks noteres i 7/- any size mellem 12/2,000 Tons uden at finde Tonnage, og den næste Slutning bliver nok over 7/-. Wales/København 2,000 T. noteres i 5/- og 3,000 T. til Sundsvall i 5/9d., 6/-. Koks fra Mersey er endnu i 7/6d., 7/9d.

## MIDDELHAVET ETC.

Middelhavet. — Kulsituationen i U.K. giver sig Udslag i en livligere Efterspørgsel efter helt prompte Baade, og Fragterne er lidt bedre, men heller ikke mere. Forth/Vestitalien har bl. a. taget 4,000 Tonnere. Tyne/Genoa 9/3 5,000 T.; Marseilles 9/6d. 4,000 T.; Barcelona 13/- og 14/- 28/1,200 Tonnere. Wales/Genoa 8/6d., 8/9d. for store Baade, 8/9d. til Marseilles for 7,800 T. og 9/6d. for en 4,600 Tonnere til Sicilien.

Øerne ligger omkring 10/- for 3/5,000 Tonnere; 9/6d. for større Baade.

De hjemgaaende Markeder er stadig haabløse, og ud over de sædvanlige Erts- og Fosfatlaster sluttet der meget lidt.

Sortehavet er repræsenteret med 2 Slutninger til U.K./Cont. henholdsvis 12/- og 11/6d. med Option Danmark 13/- og 1/6d. mere Oliekager.

Huelva/Danmark 3/4,500 T. Ore betaler 8/-, og Salt til Norge ca. 15 Kr., nordligst Trondhjem.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Der er forholdsvis mange vestgaaende Laster, specielt Kainit, Cement og Jern. Fra Antwerpen betales 6/- f.i.o. for Cement til Philadelphia; 2/70-2/80 Doll. til Norfolk-Savannah.

Wales/Montreal betaler 7/- fri Losning for Kul og Glasgow op til 7/6d., 1/- Losning.

Fra Montreal er der sluttet mange Baade til Antwerpen/Hamburg Range 13½ Cent, Danmark 18 Cent, Sverige 19 Cent, Basis een Lossehavn, og fra Nordstaterne er betalt ca. 12 Cents.

Cuba/U.K.-Cont. 16/- 6,000 T. op til 18/- 3,000 T. og 15½ Cents til St. John, 17½ Cents til Montreal. En Sovjet Baad har kun faaet 15/- Cuba/U.K.-Cont. Der gøres lidt fra Gulfen, og Nord Pacific betaler ca. 30/- Sept., 30/6d., 31/- Oktbr./Novbr.

## SYD AMERIKA

Rotterdam/lower plate er gjort til 17/-, 1,000/800, og Wales/Buenos Aires 18/- 500 Losning 3/-, 18/9d. scale Losning. Wales/Puerto Belgrano 19/6d., Montevideo 17/-, Rosario 21/- og Rio 16/-. I de sidste Dage er der sluttet ca. 20 Baade ud fra River Plate, og indtil 14/9d. er betalt til U.K./Cont. med Optioner. Selv om Raterne er haabløse, er det en Trøst, at der bliver sluttet forholdsvis mange Baade, og engang maa det vel hjælpe.

## ØSTEN

Java/U.K.-Cont.-Middelhavet har betalt 24/- for 8,000 Tonnere, og Befragterne er i Markedet for new season Australien og Vladivostock, men ingen Slutninger er endnu rapporteret. Sydafrika har gentaget 22/6d. for Sept. Burmah/Hamburg faar parcels til 20/-.

## TIME CHARTER

For 4,500 Tonnere 2 Hvidehavs Rundture indikeres 4/6d., 4/9d., og lignende for Rundtur Danmark/Vest Indien.

Motorskibe faar ca. 1.25 Doll. 12 Mdr. — ellers 0.90/1 Doll. for Dampere for transatlantisk Rundrejse, og 1/25 til 1/35 Doll. for 3,000 Tonnere Rundrejse Vestindien.

## LASTEFORHOLDENE I FREDERIKSHAMN, FINLAND

I følge en Meddelelse fra Sveriges Redareforening er den finske Havn Frederikshamn daarligt beskyttet mod Vind fra Sydøst og Sydvest, ligesom Lastning dér for Tiden foregaar meget langsomt. En dansk Damper lastede nylig 600 Stds. i Frederikshamn og var 14 Dage om at indtage Lasten, en anden Baad var 9 Dage om at indtage en Ladning paa 400 Stds.

## SKIBSFARTEN PAA DE DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1925

Nedenstaaende Oversigt over den samlede Skibsfart paa danske Havne viser, at der i Januar Kvartal foretoges ialt 19,900 Skibsanløb i samtlige danske Havne. Skibenes Netto-Reg. Tonnage udgjorde 3,389,000 R.-T., og der udlossedes 2,682,000 Tons Gods og indladedes 922,000 Tons.

## Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R.T.	Udlosset Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
Januar Kvartal 1925.....	19,900	3,389	2,682	922
Oktober Kvartal 1924....	23,100	3,682	3,280	1,225

Det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1924, er ikke opstillet til Sammenligning, da Sejlsadsen i dette Kvartal var stærkt paa- virket af Isforholdene. Derimod har man anført Tallene for Oktober Kvartal 1924, og sammenlignet hermed synes Tilbagegangen i Januar Kvartal 1925 i hvert Fald for Registertonngens og den omsatte Godsmængdes Vedkommende at være større end Sæsonsvingningerne normalt foraarsager.

Som det fremgaar af nedenstaaende Tabel, indgik der til Københav i Januar Kvartal ialt ca. 3,500 Skibe (med 1,109,000 Reg. Tons Netto), som udlossede 904,000 Tons Gods og indladede 302,000 Tons. Af Nedgangen i den indgaaede Godsmængde, som beløber sig til 229,000 Tons, skyldes kun Halvdelen den indenlandske

Skibsfart og Sejlskibsfarten iøvrigt, der indskrænkes i Vintermaanederne. Den øvrige Del af Nedgangen skyldes en Formindskelse af Tilførslerne med Dampskib fra Udlandet.

## Skibsfarten paa København i Januar Kvartal 1925.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet .....	1,760	299,901	138,107
heraf Rutebart .....	577	202,470	42,218
fra Udlandet .....	1,782	809,455	765,886
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	452	94,557	1,490
Januar Kvartal ialt .....	3,542	1,109,356	903,993
Oktober Kvartal 1924 .....	4,480	1,233,138	1,132,864

## Udgaaet:

til Indlandet .....	1,804	337,923	141,705
heraf Rutebart .....	577	202,470	87,467
til Udlandet .....	1,820	810,438	160,404
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	452	94,557	3,295
Januar Kvartal ialt .....	3,624	1,148,361	302,109
Oktober Kvartal 1924 .....	4,595	1,269,612	327,841

\*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø.

I Tallene er ikke indbefattet Skibe, der har anløbet Havnen udelukkende for at reparere, for Kul-, Olie- eller Proviantforsyning o. l. Der foreligger for Januar Kvartal Oplysning om 7 større Skibe med 17,000 R. T., som har anløbet Havnen af nævnte Aarsager.

## Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Januar Kvartal 1925.

	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		
Helsingør ..	Jan. Kvartal 1925	80	7,385	11,175	285	Frederiks- havn ....	Jan. Kvartal 1925	204	57,828	25,206	1,654
	Okt. Kvartal 1924	137	10,694	18,506	964		heraf Rutebart	113	37,293	3,964	1,394
Køge .....	Jan. Kvartal 1925	400	32,035	36,180	26,345	Aalborg— Nr. Sundby.	Jan. Kvartal 1925	1,389	352,542	225,611	148,328
	Okt. Kvartal 1924	531	34,247	32,975	46,139		heraf Rutebart	115	53,347	13,145	13,352
Fakse.....	Jan. Kvartal 1925	229	12,964	8,630	23,410	Thisted ....	Jan. Kvartal 1925	169	11,298	14,924	311
	Okt. Kvartal 1924	300	21,107	9,307	39,076		heraf Rutebart	13	3,185	1,257	259
Holbæk ....	Jan. Kvartal 1925	146	24,723	24,451	2,670	Randers ...	Jan. Kvartal 1925	184	54,623	57,318	2,819
	Okt. Kvartal 1924	209	27,851	41,162	3,274		heraf Rutebart	24	8,130	5,505	1,236
Kalundborg	Jan. Kvartal 1925	260	58,124	34,759	7,092	Hobro— Mariager	Jan. Kvartal 1925	245	18,517	14,424	29,894
	heraf Rutebart	89	27,683	284	181		heraf Rutebart	13	1,599	1,469	1,495
Korsør ....	Jan. Kvartal 1925	334	73,739	74,415	5,669	Aarhus ....	Jan. Kvartal 1925	823	308,232	239,321	46,501
	heraf Rutebart	90	5,976	201	140		heraf Rutebart	265	117,077	19,428	19,493
Okt. Kvartal 1924	412	70,682	67,198	11,071	Horsens....	Jan. Kvartal 1925	228	54,094	51,280	5,547	
	Jan. Kvartal 1925	303	15,060	13,213		12,168	heraf Rutebart	50	9,977	4,652	4,881
Steges .....	heraf Rutebart	34	4,618	1,199	637	Vejle .....	Jan. Kvartal 1925	229	44,407	46,003	6,933
	Okt. Kvartal 1924	360	25,910	35,240	22,068		heraf Rutebart	24	4,641	5,033	1,537
Rønne .....	Jan. Kvartal 1925	233	59,169	20,202	14,173	Fredericia .	Jan. Kvartal 1925	405	53,109	47,831	18,983
	heraf Rutebart	90	42,709	3,446	2,812		heraf Rutebart	51	17,748	1,353	1,273
Okt. Kvartal 1924	282	68,259	25,145	20,898	Kolding ...	Jan. Kvartal 1925	354	58,121	51,794	5,205	
	Jan. Kvartal 1925	299	31,989	32,082		10,330	heraf Rutebart	93	11,052	6,763	1,716
Nykøbing F.	heraf Rutebart	13	2,366	1,121	419	Haderslev ..	Jan. Kvartal 1925	474	58,533	59,367	27,152
	Okt. Kvartal 1924	352	37,883	43,770	19,385		heraf Rutebart	304	14,653	2,488	560
Maribo— Bandholm	Jan. Kvartal 1924	240	20,070	26,863	9,649	Aabenraa ..	Jan. Kvartal 1925	360	29,871	26,700	2,839
	heraf Rutebart	16	905	522	143		heraf Rutebart	168	11,777	1,593	428
Okt. Kvartal 1924	212	21,112	26,417	9,847	Egernsund (Graasten)	Jan. Kvartal 1925	545	26,830	8,230	23,732	
	Jan. Kvartal 1925	462	45,936	51,162		18,930	heraf Rutebart	194	13,641	679	1,002
Nakskov ...	heraf Rutebart	142	13,185	3,663	6,027	Sønderborg.	Jan. Kvartal 1925	551	22,369	9,665	16,638
	Okt. Kvartal 1924	555	54,209	46,420	29,269		Jan. Kvartal 1925	995	67,706	41,627	9,464
Rudkøbing .	Jan. Kvartal 1925	1,051	42,848	17,514	7,293	heraf Rutebart	506	36,556	6,596	5,864	
	heraf Rutebart	659	30,931	2,341	2,577	Jan. Kvartal 1924	1,003	74,431	49,714	13,394	
Okt. Kvartal 1924	1,268	58,619	20,705	12,134	Esbjerg ...	Jan. Kvartal 1925	248	181,468	111,253	65,963	
	Jan. Kvartal 1925	128	39,327	33,112		29,383	heraf Rutebart	146	105,319	14,257	63,404
Nyborg ...	heraf Rutebart	12	1,940	884	273	Jan. Kvartal 1924	252	188,598	111,877	64,247	
	Okt. Kvartal 1924	170	52,662	54,664	34,067						
Svendborg .	Jan. Kvartal 1925	830	53,142	44,340	10,005						
	heraf Rutebart	460	19,763	4,901	3,160						
Okt. Kvartal 1924	862	56,348	48,435	10,738							
	Jan. Kvartal 1925	411	116,802	136,535	20,585						
Odense ...	heraf Rutebart	55	21,663	8,111	7,462						
	Okt. Kvartal 1924	549	128,901	149,197	28,752						
Middelfart .	Jan. Kvartal 1925	126	29,194	13,805	1,623						
	heraf Rutebart	49	17,052	663	242						
Okt. Kvartal 1924	133	28,355	15,506	1,517							

(Fortsættes øverst Side 496.)

## DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

(Fortsat fra Nr. 28)

Man fortsatte derefter Forhandlingen om Beretningen.

Vedrørende Afsnittet »Board of Trade's Bekendtgørelser udale

Kontorchef Krogh: Jeg kan maaske give den Oplysning, at da Danmark er Part i Nordse-Konventionen om Fiskeriet, og da Board of Trade har udstedt Bekendtgørelser angaaende Dag-, Nat- og Taagesignaler for Fiskefartøjer, der fisker med Snurrevaad, og Hollænderne har gjort det samme, har man fundet, at man fra dansk Side, for ikke at forringe sin Stilling som Deltager i Nordse-Konventionen, burde regulere Forholdet paa samme Maade, og der er just forleden Dag udstedt en Anordning svarende til den engelske og den hollandske til Regulering af Forholdene for disse Fiskefartøjer, paa samme Maade, som altsaa Englænderne og Hollænderne har gjort det. Der er jo ingen Tvivl om, at Foreningen har Ret, naar den her i Beretningen siger, at det er stridende mod Princippet i de internationale Søvejsregler og vel egnet til at skabe Forvirring og Usikkerhed paa Søen, at en Nation udsteder den Slags Bekendtgørelser paa egen Haand, men det er jo nu engang saaledes — og det kan vi ligesaa godt erkende med det samme — at i denne Sammenhæng er vi de smaa, og det kan ikke nytte, at vi knytter Hænderne i Lommen og siger: Det er dog for galt, at England udsteder en saadan Anordning. Naar England nu engang har gjort det, saa maa vi alligevel hellere tage Konsekvensen deraf, og vi vilde blive endnu daarligere stillede, om vi ikke udstedte en lignende Anordning. Det er altsaa den Betragtning, der har gjort sig gældende, men det betyder ikke, at vi ikke fra Søfartsministeriets Side fuldt ud deler den Opfattelse, der kommer til Orde her i Beretningen, at det var saa langt, langt bedre, om saadanne Bestemmelser overhovedet kun fremkom, efter at der var opnaaet Enighed mellem de paagældende søfarende Nationer om, at nu var Tidspunktet inde til at komme med dem.

Sekretæren: Jeg har ikke været i ringeste Tvivl om, at Ministeriet vilde dele de Synspunkter, som vi har gjort gældende her. Det er selvfølgelig rigtigt, at England ikke burde udstede den Slags Bekendtgørelser, for ifølge de internationale Søvejsregler gælder en saadan Ret jo kun for indre Farvande, Havne og Floder. Der er dog det at sige dertil, at den paagældende Bestemmelse ikke er ensbetydende med et Paabud, Fiskefartøjerne kan rette sig efter den, men de behøver det ikke. Dette gør imidlertid efter min Mening ingenlunde Sagen bedre, idet man altsaa paa denne Maade aldrig er sikker paa, hvad man møder, en fører Lanterne, en anden ikke. Det fører snarere Usikkerheden, og jeg vilde have foretrukket, at det var bleven paabudt, saa var Usikkerheden dog ikke blevet saa stor.

Jeg slutter mig selvfølgelig til Kontorchefens Udtalelser om, at vi kun er en lille Nation, men i Tilfælde som dette, hvor det gælder international Forhandling og Overenskomst, mener jeg, at de smaa Nationer noget nær maa staa paa lige fod med de store, de maa have samme Ret til at fremsætte deres Synspunkter og til at værges om deres Interesser. Og jeg kunde tænke mig, at der paa en eller anden Maade blev gjort Indsigelse mod videre Fremturen ad den Vej, for det kan selvfølgelig ikke blive ved at gaa paa den Maade, at vi faar den ene Bestemmelse efter den anden uden forudgaaende international Forhandling, for saa kommer vi ud i et Virvar. Der er jo ikke saa lidt Samarbejde mellem de tre nordiske Lande, og Finland forresten ogsaa, og det var en Opgave, synes jeg, disse Nationer kunde tage op, at sørge for, at vi ikke kommer længere ud i dette Uføre.

## I Anledning af Afsnittet Tilsynet med Skibe udtalte

Skibsbygger Jørgensen, Thurø: Jeg maatte maaske have Lov til at knytte en enkelt Bemærkning til dette Afsnit af Beretningen.

Vi købte i 1924 et ældre Skib, »Filip«, bygget i Marstal. Det blev siden hen solgt til Norge og fik Fribord dér; derfra gik det til Sverige, fik nyt Fribord dér, og endelig kom det til Thurø, hvor der skulde sættes nyt Fribord paa det igen. Det blev saa opmaalt af Tilsynet, og Beretningerne blev indsendt til Ministeriet, og kommer tilbage med et Fribord, som var meget stort, særlig i Sammenligning med de andre Fribord, det havde haft tidligere.

Da Rederen meddelte mig dette, siger jeg, der maa foreligge en Fejl, skriv til Ministeriet, at Du kan ikke anerkende dette her. Der kom saa Svar fra Ministeriet, at Fribordet kunde ikke blive anderledes. Naa, det var dog mærkeligt, tænkte jeg, og der var saa ikke andet for, end at jeg maatte gaa ud og maale Skibet op fra Ende til anden. Det gjorde jeg, og saa sagde jeg til Rederen: Nu kan du indsende disse Beregninger; efter de danske Regler skal Skibet have saa og saa meget Fribord, saa det kunde være interessant at se, hvad Ministeriet har beregnet Fribordet efter. Saa gik der en Tid, og en Dag kom Rederen hen til mig og siger: Nu har jeg faaet et nyt Fri-

bord, 3½ Tons mindre. — Dette Tilfælde har jeg ønsket at fremføre her, for at Rederne, som sætter Fribord paa deres Skibe, kan være paa deres Post overfor Ministeriet i saa Henseende.

Mit Syn paa Sagen er nu det, at de nuværende Beregninger, vi faar fra Ministeriet, er knap saa liberale som de tidligere. Disse her er vel nok Board of Trade's Regler, og dem skal vi selvfølgelig rette os efter, men paa den anden Side er de ny Skibe af en anden Type end de engelske Skibe, og Board of Trade tillader nu engang ikke Reduktion paa fuldt Spring; derimod kunde det se ud, som om vi tidligere havde faaet Reduktion derpaa.

Der er et andet Forhold, jeg kunde ønske at henlede Opmærksomheden paa, selv om det maaske nok ligger lidt udenfor det Emne, vi her drøfter. Vore Sejlskibe er jo efterhaanden blevet en Art Malkekøer for Staten, enten Rederne faar Udbytte eller ikke, og der er for os den uheldige Ordning ved Skattelovene, at hvis vi f. Eks. sætter 40,000 Kr. til et Aar og tjener 5,000 Kr. det næste, saa skal vi alligevel betale fuld Skat af de 5,000, de to Ting bliver ikke kædet sammen. Og naar man saa spørger Staten: Kan vi ikke faa Henstand med Skatten, naar vi betaler Rente af den, saa bliver der svaret: Nej, det kan der ikke være Tale om. Fiskefartøjerne derimod, de kan faa en Trediedel af Byggekoen som Laan af Staten, og disse Fartøjer bliver endda bygget uden nogensomhelst Klasse. Efter min ringe Mening burde dog Staten, naar den yder Laan til Bygning af disse Fartøjer, først og fremmest paabyde, at de bliver bygget efter en Klasse. Jeg har nylig leveret en Del Materiel til saadanne Fiskefartøjer. Det er Skibe paa en 30 Brutto-Tons, de bliver bygget med opskaaret Klædning paa 2 Tom., men uden Garnering og en Maskine paa en 50—60 HK. Vore Sejlskibe, som har højeste Klasse, de faar saa stort et Fribord, som der overhovedet kan være Tale om, naar der skal være Mening i Tingene, men Fiskefartøjerne, til hvis Bygning Staten laaner en Trediedel af Byggesummen, de kan bygges uden nogensomhelst Klasse.

Disse to Ting har jeg gerne villet pege paa: for det første sige til Rederne, at de skal se efter, at deres Fribord ikke bliver mere, end det skulde blive, og dernæst henstille til Ministeriet, at det, naar det bruger de Penge, Sejlskibene tjener ind, til Laan til Fiskeriet — det kan man jo faktisk godt sige — saa ogsaa forlanger, at Fiskefartøjerne bliver bygget solidt, bliver bygget efter Regler, der var lidt Mening i.

Kontorchef Krogh: Man vil neppe kunne vente at jeg skal kunne udtale mig om en bestemt Fribords-Beregning, det er naturligvis først og fremmest Ingeniørerne inde paa Kontoret, der har med selve Beregningerne at gøre, og havde en af dem været her, kunde han mulig have husket den paagældende Sag. Jeg vil tro, at Sammenhængen er den, at man i første Omgang ikke har haft fuldt tilstrækkelige Oplysninger, og da de rigtige Oplysninger er indkommet, er det endt med, at man fik det Fribord, som var tilfredsstillende. Og det er naturligvis i høj Grad hensigtsmæssigt, om Skibsbyggeren, naar han bliver klar paa, at der maa vist være en Fejl i den Henseende, saa hjælper Rederen med at gøre opmærksom derpaa.

Taleren nævnede Spørgsmaalet om Spring i denne Forbindelse. Maa jeg heroverfor sige, at med Hensyn til Fribordsreglerne er Forholdet jo det, at vi har Gensidigheds-overenskomst med Board of Trade om Anerkendelse af disse Regler, og det er jo for Resten dem, som i det store og hele er gængse over hele Verden. Et af de Punkter, som den engelske Regering forlangte af den danske, at man skulde tage Hensyn til og ændre, før man fra engelsk Side vilde anerkende de danske Fribordsregler, det var netop, at vi skulde gaa ind paa de Regler for Spring som England nu engang har. Vi var tilbøjelige til, da de danske Skibe er bygget med væsentlig mere Spring, saa at forlange en ekstra Godskrivning derfor, men vi maatte give efter.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Fiskefartøjer vil jeg blot sige, at det danske Skibstilsyn tvinger jo hverken Redere af Fragtskibe eller af Fiskefartøjer til at bygge til Klasse. Naar man imidlertid ser Loven nærmere igennem, vil man se, at den ligesom hele Tiden opfordrer til at bygge til Klasse, og der er i hvert Fald ingen Tvivl om, at vi inde i Ministeriet i allerhøjeste Grad gerne ser, at saa meget som muligt bygges til Klasse, fordi det giver en Simplifikation af hele Forholdet og en Betyggelse, som vi naturligvis kun kan være glade for. Men tvinge Folk til at bygge til Klasse kan vi ikke, og det kan neppe nogen Lovgivningsmagt i Verden tvinge nogen til. Men Skibstilsynet er ganske selvfølgelig mere nærgaaende overfor de Skibe, der ikke er bygget til Klasse, end overfor de klassede, og det hænder Gang paa Gang, at vi maa gaa de uklassede Skibe meget nøje efter. Det almindelige for Fiskefartøjerne Vedkommende er nu engang, at de ikke er byggede til Klasse, og det fører altsaa til, at der fra de offentlige Myndigheders Side føres et meget mere indgaaende Tilsyn med dem, end vi nogensinde kunde drømme om overfor de klas-



sede, men der er dog vel ingen, der vilde forlange, at man skulde kassere den samlede Fiskerflaade og kræve den ombygget efter Klasseregler.

Fhv. Skibsinspektør *Christiansen*: Det er blot en Bemærkning angaaende »Filip«. Jeg har nemlig sammen med en Kollega maalt Skibet til Fribord.

Tidligere havde vi nogle ældre Opmaalingskemaer, som vi udfyldte, nu har vi nogle ny, og der er et enkelt Punkt blevet misforstaaet, men da saa Ingeniøren fra Ministeriet kom herved, talte vi med ham derom og saa blev Misforstaaelsen rettet.

Skibsbygger *Jørgensen*: Jeg har kun fremført et Eksempel paa, at en Reder har modtaget et Fribordsbrev, har skrevet ind til Ministeriet, at han syntes, det var forkert, og har faaet den Besked, at det ikke kunde blive anderledes. Jeg siger kun til Rederne: Pas selv paa Jaes Fribord! Det er jo ikke alle Redere, der kan være saa fuldstændig inde i Fribordsreglementet.

Med Hensyn til Fiskerfartøjerne, der bygges ved Hjælp af Laan fra Staten, saa mener jeg vedblivende, at det er for vore Penge, de bygges. Det er selvfølgelig ikke min Mening, at alle de gamle Fartøjer skal hugges op og bygges om. Jeg mener kun, at de nye Skibe, der bygges, skal bygges til Klasse, vel at mærke, naar der er ydet Laan af Staten til deres Bygning.

*Sekretæren*: Forholdet mellem Fiskerfartøjer og almindelige Handelsskibe med Hensyn til Laan er egentlig ikke saa uensartet, for uklassede Fragtskibe kan ogsaa faa Laan til Indsættelse af Motor, saa Forholdet er i Grunden analogt. Selvfølgelig er der flere Fiskerfartøjer end uklassede Fragtskibe, der søger Laan, men det vilde sikkert være betænkeligt at gaa for strengt frem overfor dette Forhold, hvis det blot skulde resultere i, at det faldt tilbage paa vore egne Sejlskibe.

Til Afsnittet »Tilsyn med Skibe« bemærkede *Sekretæren*.

Vedlagt den omdelte Beretning vil d'Herrer finde en ministeriel Bekendtgørelse, indeholdende en Nedsættelse af Sejlskibenes Afgifter for Tilsynet, som træder i Kraft den 1. Juli d. A.

De vil heraf se, at almindelige Sejlskibe bliver fuldstændig fritaget, og for Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft nedsættes Afgiften med 33 pCt.

Endvidere nedsættes Afgiften for Udstedelse af Fribordscertifikatet med 50 pCt.

Denne Nedsættelse betyder jo meget lidt for Tiden, da der ingen Sejlskibe bygges.

Naar vi kommer saavidt, skyldes det en venskabelig Forhandling med Handelsministeriet, og jeg maa igen sige, at det er et Skridt i den rigtige Retning, at Handelsministeriet vil henvende sig til os. Vi kunde nok have ønsket lidt mere, nemlig at Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft ogsaa skulde have været fri, men de Argumenter, Handelsministeriet fremførte herimod, kunde vi ikke modsige.

Til Afsnittet *Mønstringsvæsen* bemærkede

Kontorchef *Krogh*: Jeg bør vel lige gøre opmærksom paa, hvad maaske ikke er alle De Herrer bekendt, at der er foregaaet en stilfærdig Omlægning vedrørende Mønstringsvæsenet i fuld Forstaaelse mellem Indenrigsministeriet, hvorunder Mønstringskontorerne sorterede, og Søfartsministeriet, saaledes at disse Kontorer allerede engang i Fjor blev underlagt Søfartsministeriet. Mønstringskontorerne har jo en dobbelt Opgave. De er i sin Tid oprettet af Hensyn til Værnepligtsforholdet, men senere har de faaet en meget større Betydning derigennem, at det er dem, der ved Tilsynet med Afmønstring og Paamønstring paaser Overholdelsen af Sø næringsbestemmelserne og alt det, vi i daglig Tale kalder Forhyringsforretningerne. Her har Indenrigsministeriet stillet sig særdeles forstaaende og erkendt, at det var denne rent civile Side af Sagen, der efterhaanden var blevet den væsentligste, og derfor er Mønstringskontorerne altsaa nu tjenstligt set kommet til at staa under Erhvervsministeriet. Dette har naturligvis mest Betydning med Hensyn til det store Mønstringskontor i København; Bestyreren af dette henhører nu altsaa helt og direkte under Erhvervsministeriet, samtidig med at han naturligvis stadig passer de Værnepligtsforretninger, han altid har passet.

I Tilknytning til Afsnittet *Europæisk Fart* udtalte

*Formanden*: Om dette Spørgsmaal har vi efter Anmodning fra forskellige Sider rettet Henvendelse til Ministeriet, og som det fremgaar her af Beretningen opnaaet, at Sejlskibe af 70 Tons Brutto og derover uden at være kobberforhuede kan faa Tilladelse til at gaa længere ned i Atlanterhavet end til 30° Nr. Brd., ja, de vil endogsaa kunne faa Lov til at sejle helt ned til Ækvator, naar de følger de Regler, som Ministeriet foreskriver. Naar man f. Eks. har et Skib liggende, lad mig sige i en Havn oppe i Irland eller England eller ovre paa Frankrigssiden, saa kan man telegrafere til Ministeriet om Tilladelse om at gøre en Tur udenfor de nu bestaaende Regler, og Ministeriet lover, at det vil besvare den Slags Forespørgsler omgaaende, saaledes

at der ikke spildes Tid. Saa er der imidlertid knyttet den Betingelse dertil, at de paagældende Skibe skal underkastes en Bundbesigtigelse saavel umiddelbart forinden som umiddelbart efter enhver saadan Rejse og indsende Rapport derom til Ministeriet. Der er jo imidlertid den Hage derved, at ligger et saadant lille Skib i en af disse Tørhavne og skal gaa derfra ned til et Sted, hvor de kan faa Skibet efterset af en Tilsynsmand, at Bunden er, som den skal være, saa vil dette koste alt for meget. Jeg forhandlede med Ministeriet om denne Sag, og de forklarede da, hvorledes de vilde udlægge dette Ord: »ordentligvis«, der staaer nævnt i Betingelserne, hvad det Ord egentlig skulde betyde, nemlig, at hvis Skibet laa i en Tørhavn, og man kunde faa det halet hen paa en Sandbanke, efterse det dér og gøre Bunden i Stand efter sin bedste Overbevisning, altsaa hvad Kaptajnen nu ansaa for at være nødvendigt, med Maling og lignende, eller Skibet paa anden Maade kunde faa Bunden smurt paa det Sted, hvor det laa, saa skulde man være fritaget for at gaa til en Havn, hvor der eventuelt var Besigtigelsesmyndigheder, der kunde bevidne dette Eftersyn, men man maatte da absolut indsende en nøje Rapport til Ministeriet over en saadan særlig foretagen Bundbesigtigelse.

Sagen ligger nu altsaa saaledes, at naar De vil have et af Deres mindre Skibe — helt ned til 70 Tons kan De gaa — som ikke er forhudet, paa en Tur ned til Ækvator, saa kan De telegrafere til Ministeriet og forespørge — De vil faa omgaaende Svar — om De kan hjælpe Dem paa den af mig her anførte Maade. Ordet »ordentligvis« kan altsaa forklares derhen: hvad enhver fornuftig Reder vil gøre for at beskytte sit Skib, særlig mod Orm i disse meget varme Have. Dengang jeg forhandlede med Kontorchef Krogh om dette Forhold, meddelte jeg ham, at jeg gerne vilde drage Spørgsmaalet frem her paa Generalforsamlingen og forklare det nærmere, fordi det muligvis kunde være lidt vanskeligt for Dem at forstaa, hvad dette Ord »ordentligvis« egentlig betød, og det gav Kontorchefen sin Tilslutning til.

Skibsreder *Kromann*, Marstal: Jeg synes ikke, den Løsning er ganske tilfredsstillende, og jeg synes forresten heller ikke, det er ganske i Overensstemmelse med, hvad her staaer. Det Krav, vi tidligere har fremsat, maa vi efter min Mening absolut fastholde, vi maa have denne Grænse ved de 30° Nr. Brd. væk, saaledes at det bliver i Lighed med, hvad Assuranceselskaberne siger: Der maa sejles med uforhuede Skibe lige til Ækvator.

Det blev nævnt før, at det var, hvad enhver fornuftig Reder vilde foretage sig. Jeg gaar ud fra, at det behøver vi ingen Lovforskrifter for; enhver fornuftig Reder vil dog gøre, hvad han finder fornødent, det er ikke nødvendigt, at vi af den Grund skal have en Udgift til skibstilsynskyndige. Det er et af de Smaapunkter, som Kontorchefen nævnedes før, og hvor jeg finder Anledning til at bede Ministeriet imødekomme os: Fjern de Sten fra vor Vej. Forholdene for Skibsarten stiller sig for Øjeblikket saa vanskelige, som de paa nogen Maade kan, og det er absolut nødvendigt, at vi maa kunne disponere straks uden først at skulle indsende Forespørgsel til Ministeriet. Kommer der en Fragt, der passer os, og som vi synes om, maa vi slutte den hurtigst muligt, og saa er det en Gøne, at vi først skal indhente Ministeriets Tilladelse til at gaa den Tur. Det er i det hele taget en Gøne, at vi skal have Lovregler om, hvorledes vi skal forholde os i dette Tilfælde. Hvis jeg har et Skib, der f. Eks. i Dag er paa Bedding eller i Dok i Marstal eller Svendborg, og derefter kommer over til Sverige og laster til Vestirland, maaske til en Havn, hvor der slet ingen Dok er, og saa slutter en Tur Sønden for den 30te Breddegrad, saa er der virkelig ingen Anledning til, at det skal smøres igen, naar det er gaaet vel smurt her fra Marstal lige en Maanedes Tid i Forvejen. Jeg vilde finde det ganske meningsløst at forlange af Rederne, at de skulde tage den Bekostning med at sætte Skibet i Dok, det er slet ingen billig Historie; saa skal vi dernæst have Tilsyn, og det er vel ikke Meningen at sende Tilsynet over, saa maa vi have to lokale skibskyndige, og det koster altid et Par Pund. Kommer vi hjem fra en saadan Tur, er det ogsaa i vor egen Interesse, at vi faar Skibet i Dok og smurt snarest muligt. Det er et af de Punkter, hvor Friheden ikke maa berøves os.

Det har glædet mig at høre, at Søfartsministeriet stiller sig saa velvilligt overfor os — jeg har forresten ogsaa haft Lejlighed til mange Gange selv at erfare det — men jeg vil gerne anmode om, at denne Velvillie saa ogsaa viser sig i Praksis derved, at disse Restriktioner bortfalder. Jeg formoder, Forsamlingen er i Overensstemmelse med mig, naar jeg igen henstiller til Ministeriet: Lad os blive fri for disse snærende Baand!

*Formanden*: Min Erfaring falder ganske sammen med Skibsreder Kromanns, og da jeg var til den omtalte Forhandling i Ministeriet, udtalte jeg ogsaa til at begynde med, at efter min Formening skulde Staten ikke have hermed at gøre, idet jeg mente, at enhver Skibsfører og Reder havde mere Interesse end Ministeriet i selv at sørge for, at hans Skib er beskyttet i Bunden mod Orm. Det ligger saa absolut i Redernes egen Interesse selv at sørge derfor, og derfor mente jeg, at Staten ikke skulde blande sig i dette Spørgsmaal. Men det kunde jeg altsaa ikke faa Kontorchef Krogh til at bide paa, og derfor maatte jeg tage, hvad jeg kunde faa, og maatte nøjes med Ordet »ordentligvis«.

(Fortsættes i næste Nr.)

## ARGENTINSKE INDVANDRINGSBESTEMMELSER

Den argentinske Generaldirektion for Immigration meddeler angaaende Fortolkningen af et nyt Dekret, der antagelig træder i Kraft den 1. Septbr.:

Søfartsbogen forelægges i den Form, som den har i Oprindelseslandet. Da disse Bøger i Danmark ikke er forsynede med Fotografi, fordres altsaa ikke Fotografi.

Identifikationskortene skal ifølge Dekretet udfærdiges paa »officielle« Formularer. Disse, som man skulde vente at kunne erholde hos de argentinske Konsuler, skal imidlertid tilvejebringes af Rederierne »i Overensstemmelse med Regl. af 31. December 1923 § 8, Pkt. 8 og Lov No. 817« (den gamle Immigrationslov), Formularerne er tilstillet »Centro de Navegacion Transatlantico« i Buenos Aires (en Sammenslutning af Rederier og Agenturer).

Omend Dekretet intet siger derom, skal Skibs-bemandslisten forevises for Konsulerne »i den sædvanlige Form«.

Om Forstaaelsen af Ordet »reconducir« (føre tilbage) i § 6 udtaler Generaldirektionen, at dette Punkt ikke kan besvares, forinden et konkret Tilfælde foreligger. Det, der navnlig var af Interesse at erfare, er, om Garantien frigives, saa snart Sømanden er uden for Argentina eller først, naar han kommer tilbage til sit Hjemland. Den tidligere Generaldirektør hævdede sidstnævnte Forstaaelse, men det vil antagelig i givet Fald være muligt at gennemføre den anden (mildere) Fortolkning.

Overfor Spørgsmaalet om Dekretets Ikrafttræden udtaler Generaldirektionen, at Dekretet den 26. Marts d. A. blev notificeret til »Centro de Navegacion Transatlantico« og Lokalkomiteen for »Londoner-Konferencen«. Skønt en saadan Notifikation ikke synes stemmende med Dekretets Ordlyd, der fordrer Notifikation til Agenterne, er der næppe nogen Tvivl om, at Generaldirektionen vil betragte den som fyldestgørende, og at Dekretet altsaa vil træde i Kraft 90 Dage fra den 26. Marts.

### Identifikationskort.

<p>Vapor (Damp)</p> <p>Compañía (Selskab)</p> <p>Ficha del tripulante (Mandens Mærke)</p> <p>Nacionalidad (Nationalitet)      edad (Alder)      años (Aar)</p> <p>Hijo de (Søn af)      y de (og af)</p> <p>Estado civil (Gift)    sabe leer? (Kan han læse?)    sabe escribir? (Kan han skrive?)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;"><i>Fotografía sellada y firmada por el capitán (Fotografi stemplet og underskrevet af Kaptajn)</i></p> </div> <p>Estatura (Skikkelse)</p> <p>Color del cabello (Haarfarve)</p> <p>Nariz (Næse) (chica, grande, regular, recta etc.) (lille, stor, alm., lige etc.)</p> <p>Color de ojos (Øjenes Farve)</p> <p>Color de piel (Hudfarve)</p> <p>señas particulares (særl. Kendetegn)</p>	<p>Puesto que ocupa en el buque (Stilling om Bord)</p> <p>Puerto en que se embarcó (Indskibningshavn)</p> <p>Contratado por (viaje redondo) (engageret for (Rundtur))</p> <p>hasta el puerto de (til Havnen)      o indefinidamente (eller paa ubestemt Tid)</p> <hr/> <p>Tiempo que navega (Hvor længe været til Søs)</p> <p>Posee libreta de navegación expedida por las autoridades marítimas de (Han har Søfartsbog udstedt af Myndighederne i)</p> <p>Nación (Nation)</p> <p>Fecha (Dato)</p> <p>No. de registro (Regist. Nr.)</p> <p>Observaciones (Bemærkninger)</p> <p>Lugar y fecha (Tid og Sted)</p>												
<p>IMPRESIONES DIGITALES (Fingeraftryk)</p>													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: right;">mano derecha (Højre Haand)</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">mano izquierda (Venstre Haand)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	mano derecha (Højre Haand)						mano izquierda (Venstre Haand)						<p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">Firma del Capitan (Kaptajnens Underskrift)</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">Firma del tripulante (Mandens Underskrift)</p> <p style="text-align: right;">Sello (Segl)</p>
mano derecha (Højre Haand)													
mano izquierda (Venstre Haand)													

### SØFOLKS ADGANG TIL ARGENTINSKE HAVNE

Et nyt Dekret, dateret 17. Marts 1925, vedrørende Søfolks Adgang til argentinske Havne, træder antagelig i Kraft den 1. Septbr.

Dekretet er i Hovedtrækkene overensstemmende med det hidtil gældende, men der er dog Anledning til at fremhæve følgende Ændringer:

- 1) Det paahviler Skibsføreren at sørge for rømte Søfolks Hjemsendelse, og til Sikkerhed herfor at stille det Beløb, som Immigrationsmyndighederne kræver, dog højst 1,000 Doll. m/n. (Papir). Beløbet tilbagebetales, naar den rømte har forladt Landet eller har opfyldt Fordringerne til Opholdstilladelse i Republikken, Beløbet er dog forfaldet, hvis ingen af disse Betingelser er opfyldt i Løbet af 2 Aar.
- 2) Havnemyndighederne skal tage Vare paa ethvert Medlem af Besætningen eller »stowaway«, som Immigrationsmyndighederne forlanger taget i For-

varing eller hvis Tilbageholdelse kræves i Henhold til Bestemmelse i det reglementariske Dekret af 31. December 1923.

Hvis man er i Stand til at identificere Skibet, der har bragt saadanne Personer til Landet, skal Omkostningerne ved Tilbageholdelsen debiteres vedkommende Skibs Rederi.

Endelig henledes Opmærksomheden paa, at den hidtil gældende Regel om Visering af Bemandsliste og Søfartsbøger ved de argentinske Konsulater er ophævet i det nye Dekret.

Vi gengiver nedenfor Dekretet in extenso og paa engelsk:

#### The President of the Argentine Nation Decreases:

Art. 1. That no member of a crew can remain on Argentine soil, at the moment of sailing of the vessel in which he arrived, except on proving compliance with all regulations established by the Laws enforced for immigrants.

(Fortsættes næste Side)

(Fortsat fra Side 492)

Til samtlige Provinshavne indgik i Januar Kvartal 16,300 Skibe (med 2,279,000 R. T. netto), som udloste 1,778,000 Tons Gods og indladede 620,000 Tons. Ligesom i København har ogsaa Skibsfarten paa Provinshavnene haft et betydeligt mindre Omfang end i Oktober Kvartal. Foruden den Indskrænkning, der sædvanlig sker i Skibsfarten i Januar Kvartal, paa Grund af Ophør af Sukkerroe-, Skærve- o. a. Trans-

porter, synes der for de større Provinshavne, ligesom for Københavns Vedkommende, at have været nogen Nedgang i den udenlandske Skibsfart. Enkelte Havne, som Kalundborg, Korsør og Nakskov har dog haft Stigning i den indgaaede Godsmængde. I den udgaaende Fart har der været Forøgelse i Godstransporten med Eksporttruterne fra Nakskov, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg.

## HAVNEAFGIFTER I LENINGRADS HAVN

### Havneafgift.

For Skibe, som tilhører U. S. S. R. eller Nationer, med hvilke Unionen har Overenskomst:

	Kop. per N. R. T.
For indgaaende .....	10
For udgaaende .....	10
For andre Skibe .....	60

### Fyrafgift.

For Skibe, som tilhører U. S. S. R. eller Nationer, med

	Kop. per N. R. T.
hvilke Unionen har Overenskomst .....	1
For andre Skibe .....	3

Afgiften erlægges een Gang for hver Navigationsperiode ved første Besøg i hver Havn.

### Lodsafgift.

	Kop. per N. R. T.
Fra »London« Fyrskib til Kronstadt .....	3
Fra Kronstadt til Leningrad .....	3
Fra Leningrad til Kronstadt .....	3
Fra Kronstadt til »London« Fyrskib .....	3

Hertil kommer Tillægsafgift for Havnelods:

Rbl. 3.— per Skib indtil 1000 Tons
Rbl. 5.— per Skib over 1000 Tons

For Forhaling af Skib indenfor Havnens Territorium regnet

	Kop. per N. R. T.
Fra Morskoikanalens 114 Piquet .....	0,50
For Losning gennem Nevabroerne .....	0,75

### Bugsertakster.

For Bugsering fra Morskoikanalen til Kulhavnen:

For Skibe paa 1000—5000 D. W. T. . . . .	25—40 Rbl.
Over 5000 D. W. T. . . . .	50 Rbl.

Til »Træestakaden« og til »Granitkajen« i Morskoikanalen samt

Til »Cutujevski Bassin og »Jærnkajen« 35—55 Rbl.  
Til Nevabroen »Løjtnant Smidt« . . . . 40—60 Rbl.

Ovenstaaende Bugsertakster er maksimale og ingen har Ret til at afkræve højere.

### Fortøjningstakst.

For Skib paa 100—5000 B. R. T. . . . .	2—8 Rbl.
For hver 1000 Tons over 5000 . . . . .	1 Rbl.

(Fortsat fra foregaaende Side)

Art. 2. Every sailor or member of the crew whose name figures on the pay-roll of a ship to enter an Argentine port, must be provided with a navigation license\*) and a personal identification card\*\*) in duplicate, with corresponding photograph, which will be made out, signed and stamped by the captain of the ship.

Art. 3. The individual record-sheet, of every man who fulfils a duty on the ship in the capacity of sailor, employee, member of the crew, mechanic, etc., shall be made out on the official form by the ship's captain, who, within 48 hours of the ship's arrival in port, will present the same to be vised by the immigration authorities in charge of enforcing compliance with Law 817 and its regulations.

Art. 4. When, at sailing ports or ports of call, captains of vessels should find themselves obliged to engage at the last moment, seamen or any member of the crew, who may not be in possession of "Personal Identification Cards" as established by Art. 2 of this Decree, they shall advise the Argentine Consul of this fact at the port where this should happen or at the first port of call on voyage, in order that said official may draw attention to this fact on the Crew List. The captain on arrival at an Argentine port shall present the "Personal Identification Cards" of all sailors or "members of the Crew" for purposes outlined in Art. 3.

Art. 5. No seamen or "Member of the Crew" may land from vessels arriving at Argentine ports until the captain has presented their "Personal Identification Cards" to the Immigration Department.

Art. 6. The captain or his substitute shall inform the maritime authorities within 24 hours of arrival in an Argentine port, of any member of his crew having left the ship without his consent, or of any member of his crew who is missing when the ship leaves, at the same time delivering to the authorities the man's documents. It will be the captain's duty to reconduct the deserting sailor back to his country of origin, and he will previously deposit with the immigration authorities a sum not exceeding one thousand pesos, which will be returned to him once the deserter is on board or has complied with the legal requisites necessary to remain in this country. On the other hand, the deposit will be forfeited if the deserter is not taken back to his native land within two years.

Art. 7. In case a "Member of the Crew" of a vessel should have to be landed due to a sickness or other normal causes, the captain or his substitute shall immediately advise the Maritime authorities, who, in turn, shall advise the Immigration Department in order that said Department may intervene and take pertinent and corresponding resolutions.

Art. 8. The Maritime Authorities in charge of revising the Crews Lists on the departure of the vessels, when proving the absence of any Member of the Crew, shall immediately

advise the Maritime Prefecture, which office in turn, shall immediately inform the Immigration Department of the fact, in order that same may adopt the resolutions it deems fit.

Art. 9. When a sailor or "Member of the Crew" should desire to land and definitely establish himself in the Republic, he must present himself to the Immigration Department, through the medium of the Captain or Agent of the vessel, in order to obtain authority so to do, if within the legal conditions and requirements imposed on the ordinary immigrant.

Art. 10. Ships' captains who send men off their vessels in any other form than that mentioned in this decree, or who do not inform the authorities of any desertions that take place from their ships, will incur the penalties established by Art. 35 of the Immigration Law, and Arts. 6 and 20 of the reglementary decree published on December 31st, 1923.

Art. 11. The resolutions of the Immigration Office in cases of fines imposed through this decree, may be appealed against before the Ministry of Agriculture in the form established in Art. 28 of the Reglementary Decree of the December 31st, 1923.

Art. 12. The Immigration Department shall communicate the present Decree to the Maritime Companies, and it shall come into force at 120 days of its notification to Agents of vessels arriving from Asia, Africa and Oceania, and at 90 days for those arriving from Europe and America.

Art. 13. The Maritime Prefecture shall retain within its control (Destacamento-District Offices) every "Member of a Crew", sailor or stowaway delivered to same by the Immigration Office or whose arrest be ordered, in accordance with Art. 27 of the Reglementary Decree of the 31st December, 1923. In case the vessel which brought said person should be identified the expenses caused by his arrest and keep shall be charged by the Maritime Prefecture to the steamship company.

Art. 14. The Decree of July 24th, 1922, is hereby annulled.

(Signed) Alvear.

T. A. Le Breton.

- \*) Libreta de navegación.  
\*\*) Ficha individual.

### Havareret Sømærke.

Engelsk Damper »Crackssof« rapporterer over Blaavands Radio:

Passeret en rød Stumpønde med afbrækket Stage Kl. 10,55 den 8. Juli paa 56° 45' N. Brd. 6° 20' Ø. Lgd.

### Barren ved Hungerburg.

Vicekonsulatet i Narva meddeler, at Farvandet paa Barren ved Hungerburg nu er 12 Fod dybt.



**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 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

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**  
14. JULI 1925

London .....	23,55	Madrid .....	70,55
New York .....	485,50	Amsterdam .....	194,50
Berlin .....	115,40	Stockholm .....	130,35
Paris .....	22,95	Oslo .....	86,65
Antwerpen .....	22,75	Helsingfors .....	12,23
Zürich .....	94,30	Prag .....	14,39
Rom .....	18,05	Wien .....	68,35

**POSITIONSLISTE PR. 13. JULI 1925**  
MEDDELT AF «DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

**A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Oran 10.7.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
m.s. *Afrika*, Svarre, afg. Singapore 29.6. til Suez.  
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Frånö 27.6.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Wiborg 5.7.  
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Leningrad 6.7.  
s.s. *Alexandra*, Holst, pass. Gibraltar 7.7.

s.s. *Alf*, Clausen, ank. Methil 9.7.  
s.s. *Alfa*, pass. Ushant 11.7. paa Rejse til Sevilla.  
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Bordeaux 10.7.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Tunis 13.7. til Marseille.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Brahestad 9.7.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. København 13.7.  
m.s. *Annam*, Mauritzen, afg. Semarang 2.7. til Brisbane.  
s.s. *Anna*, afg. Methil 11.7. til Aabenraa.  
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Gramvik 7.7.  
s.s. *Arabien*, Harder, ank. København 13.6.  
s.s. *Argentina*, Wenck, afg. Lissabon 12.7. til København.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Barry 5.7.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New York 10.7. til København.  
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Hamburg 10.7.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Björkö 7.7.  
s.s. *Allantic*, Lund, pass. Gibraltar 9.7. p. R. t. Aarhus.  
m.s. *Australien*, Møller, ank. Antwerp 9.7.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 13.7.  
s.s. *Axel*, Magleby, ank. Masned Sund 13.7.

**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.

**B**

s.s. *Banka*, Juel Hansen, afg. Colombo 7.7. til Suez.  
s.s. *Beira*, Kjær, afg. København 13.7. til Windau.  
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. New York 5.7.  
s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Odense 12.7.  
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Rotterdam 7.7.  
s.s. *Birgil*, Bang, ank. Trangund 11.7.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Gibara 6.7.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Pomaran 8.7. til Ghent.  
s.s. *Bodil*, ank. Hamborg 11.7.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Helsingør 9.7. p. R. t. Leningrad.  
s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Panama.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 26.6.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. København 10.7. til Trangund.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.

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  
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
» **ACCURAAI & CO., Ltd.**  
Korporationen for edsvarne  
Vejere, Mølere og Tøllere  
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**

Sogaende Slæbebaade: Blaat Baand paa Skorstenen.

**BUGSERING**

af: FLYDEDOkke · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUGNING · 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, Meertmin, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumpe, Køder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m. m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

AALBORG

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873  
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 29.865.988

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

*Afdelinger:*  
Amagertov 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  
**AALBORG**Telefon .. 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**M. KJÆR · AALBORG**  
VESTERAAGADE · VED PONTONBROEN

*Alle Maskin- og Skibsreparationer  
udføres hurtigt*

TELEGRAM-ADRESSE: »MASKINKJÆR« · TELEFON NR. 2371

KØBENHAVN

**EM. Z. SVITZER'S BJERGNINGS-ENTREPRISE**

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

Telegram-Adresse:  
»SVITZERSALVAGE«

**H. P. NIELSEN**

*Strandbygade 18 · Esbjerg  
Skibshandler*

Telefon: 197      Telegr.-Adr.: Skibsnelsen

**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

**I FREDERIKSHAVN**

provianteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos

**P. Saxbergs Eftfl. · N. Mogensen**

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 &amp; 482

**Skibshandel**

AARHUS

**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: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON 21

s.s. *Bottehavel*, Vaaben Hansen, afg. Malaga 10.7. til Cette.  
 s.s. *Brasilien*, ank. Göteborg 8.7.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Chapparo 9.7.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Malaga 11.7.  
 s.s. *Brelland*, Larsen, afg. København 11.7. til Blyth.  
 s.s. *Britta*, Ushant, pass. Brunsbüttel 12.7. p. R. t. Bilbao.  
 s.s. *Brosma*, Nielsen, ank. Aalborg 13.7.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Tyne 13.7.  
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Neapel 26.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Rotterdam 11.7.

## G

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. St. Vincent 3.7.  
 s.s. *Carmen*, afg. Huelva 8.7. til Velzen.  
 s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Catania 11.7. til Messina.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dungeness 5.7. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Newport News 3.7.  
 s.s. *Cimbria*, Svann, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kotka 5.7.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Holtenau 10.7. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Cyrl*, Duhn, afg. Wiborg 12.7. til Ostende.

## D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Jørgensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Uleåborg 8.7. til Rouen.  
 s.s. *Dan*, Clausen, ank. Trangsund 1.7.  
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, ank. Kemi 9.7.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Said 8.7. til Gibraltar.  
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 6.7. p. R. t. Grønland.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Rufisque 6.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Danery*, Voss, afg. København 9.7. til Uleåborg.  
 s.s. *Dania*, Bencke, i Dok i Helsingør siden 4.7.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Caibaricn 11.7.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. New Orleans 30.6. til Aalborg.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i Dok i Helsingør siden 6.7.  
 s.s. *Dorrit*, ank. Yxpila 11.7.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Reykjavik 10.7. til Leith.  
 m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Sandvik 10.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Port Arthur (Texas) 3.7.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, Black, ank. Bordeaux 13.7.  
 s.s. *Ebba*, afg. Liverpool 9.7. til Danzig.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Liverpool 11.7. til København.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. København 5.7.  
 s.s. *Ella*, Boustrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Seaham Harbour 11.7.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Antwerpen 3.7.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kolding 10.7. til Trangsund.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Aarhus 10.7. til Brahestad.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Poole 6.7.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Havana 6.7.

s.s. *Erik*, Bastholm, afg. Glasgow 11.7. til Drogheta.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Vardö 12.7.  
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, ank. København 13.7.  
 s.s. *Erindring*, afg. Sikeå 7.7. til Poole, pass. Helsingør 11.7.  
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, ank. Esbjerg 9.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, pass. Brunsbüttel 12.7. paa Rejse til Sevilla.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, ank. Kotka 5.7.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Uleåborg 9.7.  
 s.s. *Estonia*, Christensen, pass. København 14.7. paa Rejse til Danzig.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København siden 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, pass. Gibraltar 12.7. paa Rejse til Colombo.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Murmansk 8.7. til Danmark.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Singapore 11.7. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Santos 13.7. til Skandinavien.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. London 9.7.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Aarhus 7.7.  
 s.s. *Fredensborg*, Hillebrandt Lund, pass. København 12.7.  
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg., Montreal 10.7. til Ardrossan.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. København 10.7.  
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Himango 11.7.  
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Kristinestad 14.7. til Hartlepool.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, ank. Newcastle 12.7.  
 s.s. *Frode*, Kajs, ank. Port Talbot 2.7.

## G

s.s. *Garonne*, Boustrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda*, ank. Velzen 11.7.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. København 8.7. til Glasgow.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Hull 11.7.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Boulogne S/M 2.7.  
 s.s. *Gunver*, pass. Brunsbüttel 8.7. paa Rejse til Ceuta.

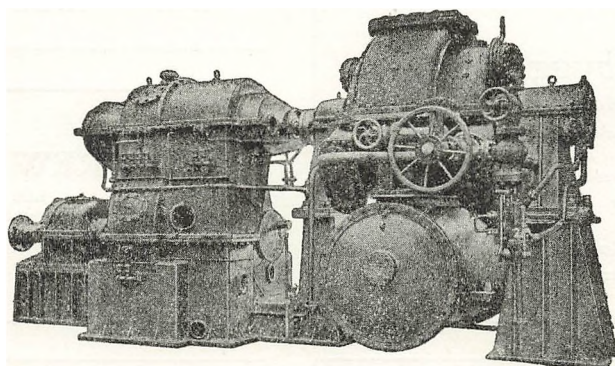
## H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, afg. Tromsø 11.7. til Keret.  
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, pass. Oran 9.7.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Vardø 9.7.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. København 13.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Kaivisto 11.7.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. London 13.7. til Immingham.  
 s.s. *Hammerhus*, Hveissel, pass. Sagress 10.7.  
 s.s. *Hans Tausen*, Jacobsen, afg. Luleå 10.7.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Frederikshavn 12.7.

# ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

## MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.  
 Økonomisk.  
 Enkel  
 Konstruktion.



Lille Rumfang.  
 Lille Vægt.  
 Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10,000 AHK.

AKTIESELSKABET

# ATLAS

KJØBENHAVN L



LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
»LAMBERT STOCK, 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, 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 .....	»Lambrose«
HULL, Prudential Buildings .....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	
Immingham, Dock Offices .....	»Grimbsy«

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:  
Walkins' "Receptive, Phone, London"    London: Avenue 2184 & 2185  
Scott's "Receptive, London" (Foreign)    Grimsby: Central 2073 & 2871  
A.B.C. "Carl bom, Grimsby"    Hull: Central 5098 (two lines)  
Baltic "Carl bom, Hull"    Immingham: Central 38  
"Carl bom, 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

LONDON

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

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

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

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH  
Telegram-Adresse: »Vonnahren«

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

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

s.s. *Harriet*, pass. Holtenau 12.7. paa Rejse til Thames.  
 s.s. *Hebe*, Ingemann Andersen, ank. København 9.7.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Björkö 7.7.  
 s.s. *Helene*, afg. Barcelona 11.7. til Saffe.  
 s.s. *Helga*, ank. Åbo 11.7.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 7.7.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København 21.4.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Newport Man 7.7.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Liverpool 10.7.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Preston 10.7.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Granton 9.7.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelsen, oplagt i København.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøger, paa Rejse til Bordeaux.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Antofagasta 4.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Genua 11.7.  
 s.s. *Inger*, pass. Rødby 13. 7. paa Rejse til Wiborg.  
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, ank. London 16.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Ouessant 12.7. paa Rejse til Stettin.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Ruten København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. København 11.7.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 13. 7. til Kønigsberg.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Savannah 25.6. til London.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Aarhus 10.7.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Gibraltar 11.7.  
 s.s. *Jenny*, ank. Barcelona 8.7.  
 s.s. *Johanne*, ank. Barcelona 9.7.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. København 13.7.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Gibraltar 7.7.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Hamburg 10.7.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Cette 7.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Miramichie 8.7.  
 s.s. *Karla*, ank. Svano 13.7.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Acton-Grange 7.7.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 7.7. til Savannah.  
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Adelaide 11.7. til Melbourne.  
 s.s. *København* (D. F. D. S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. København 7.7.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Odense 11.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Para 9.7.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Calais 7.7.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Kotka 2.7.  
 m.s. *København*, Mortensen, afg. Port Said 10.7. til Hamborg.

## L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, paa Rejse til Marseille.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. New York 9.7.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Port de Bouc 6.7.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. Halifax 12.7. til New York.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Raumo 10.7.

m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Newcastle 11.7. til Avonmouth.  
 m.s. *Lynetten*, Madsen, ank. Svendborg 8.7.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 10.7. til København.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Port Talbot 7.7. til Quebec.  
 s.s. *Maja*, Rindberg, oplagt i København siden 23.6.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Vladivostok 10.7.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Piteå 7.7.  
 s.s. *Margrethe*, Mathiasen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie*, pass. Brunsbüttel 11.7. paa Rejse til Guernsey.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rotterdam 11.7. til København.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Trangsund 11.7.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Grangemouth 6.7.  
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Hamburg 12.7.  
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, afg. Houston 7.7. til Lands End f. O.  
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, afg. Sfax 30.6. til Honfleur.  
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 10.7.  
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, ank. Tarragona 9.7.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege, København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høfding*, Klint, paa Rejse til Liverpool.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Wasklot 11.7.  
 s.s. *Nancy*, ank. København 4.7.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. San Francisco 29.6. til Panama Kanal.  
 s.s. *Nautik*, ank. Valencia.  
 s.s. *Neptun*, ank. Søderhamn 12.7.  
 s.s. *Nerma*, ank. Thames 10.7.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. New York 10.7.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, ank. Hernøsand 9.7.  
 s.s. *Nordsoen*, pass. Brunsbüttel p. R. t. Watchet.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Velzen 8.7.  
 s.s. *Normann Isle*, Nielsen, afg. Narvik 11.7. til Emden.

## O

m.s. *Odense*, Kähler, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, afg. Alholmen 6.7. til Ghent.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Rosario 8.7.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Kotka 7.7. til Ghent.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.6.

## P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, afg. Rotterdam 20.6.  
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Suez 7.7. til Macassar.  
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Holmsund 13.7.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Leenwirn 4.7. paa Rejse til Capetown.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. San Francisco 26.6.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Portland (Maine) 9.7.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. København 7.7. til Philadelphia.  
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Vladivostok 1.7. til San Francisco.  
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Kolding.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Immingham 8.7.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Raumo 6.7.

## R

s.s. *Randi*, pass. Folkestone 13.7. paa Rejse til Hull.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Nakskov 26.6.

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMP SKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL OG KOKS-EKSPORTØRER  
 MIDDLESBROUGH

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

**BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.**

DAMP SKIBS 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

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 YORK

**SEABORD OPERATING COMPANY, Inc.**

17, BATTERY PLACE, NEW YORK

TELEGRAM-ADR.: SOCIN NEW YORK

MED EGNE FORTRINLIGE PIER FACILITETER OG EN ERFAREN STAB TIL VOR RAADIGHED  
BESØRGER VI ALT I FORBINDELSE MED LOSNING OG LASTNING I NEW YORKS HAVNPORTLAND,  
MAINE**THE C. T. SWETT COMPANY**SLAGTERE & SKIBSHANDLERE  
DÆKS- & MASKIN-FORSYNING

PORTLAND, MAINE

Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

MONTREAL

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
FERD. PHILIPSON & CO.  
AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVNMONTREAL (CANADA)  
TLG.-ADR.: SUPPLYCO·MONTREAL*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*LONDON AGENT:  
C. P. FRESHWATER  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

PHILADELPHIA

**JONATHAN MAY & SØNNER**

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

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

CARDIFF

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SCT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

METHIL

*Dæk- og Maskinforsyninger***C. A. G. FYHN**SKIBSHANDLER 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.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,  
CARDIFF24, St. Mary Axe,  
LONDON E. C. 3

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

**JOYCE & CO.***Skibsforsyninger fra Lager og Frilager*

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGES OVERFOR DOCK-PORTENE

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 & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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



s.s. *Rhone*, Thomsen, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Sfax 27.6. til Hull.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. Trangsumd 11.7.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Grangemouth 8.7.  
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Leith 12.7.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 9.7. p. R. t. New York.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Riga 9.7.  
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Messina Strædet 12.7. paa Rejse til Marseille.  
 m.s. *Siam*, Paulsen, ank. København 2.7.  
 s.s. *Sierra Leone*, Espensen, afg. New York 11.7. til Montreal.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Bluff N. Z. 10.7.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Melbourne 7.7.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 13.7.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. London 12.7.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 7.7.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Sandvik 10.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Arzew 10.7.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, afg. Terneuzen 11.7.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Wiborg 13.7.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 12.7.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Gibraltar 11.7.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Aarhus 11.7.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, afg. Nyborg 11.7.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Blyth 12.7.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Trondhjem 11.7.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New Orleans 10.7. til Havana.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Gibraltar 9.7.  
 s.s. *Stella*, ank. Hernæsand 11.7.  
 s.s. *Svanhild*, Petersen, ank. Kotka 13.7.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Windau 11.7.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Rouen 8.7.  
 s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Boulama 28.6.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. London 11.7.  
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Søderhamn 9.7. til Velzen.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Yxpila 11.7.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New Orleans 3.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, paa Rejse til Antwerpen.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Burntisland 10.7.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 13.7. til Aalborg.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i Dok i København siden 27.6.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Aalborg 8.7. til Cardiff.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, afg. København 13.7. til Newcastle.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 11.7.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 12.7.  
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Perim 29.6. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Durban 3.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 11.7. til Tanger.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. København 12.7.  
 s.s. *Ulף*, Rasmussen, ank. Riga 13.7.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. New York 7.7.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Oran 12.7.

## V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Åbo 10.7. til Dundee.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Immingham 12.7.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Uleåborg 11.7.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Ivigut 8.7.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 3.7.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 12.7.  
 Bark *Viking*, afg. Rotterdam 11.7. til København.  
 s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), ank. Antwerpen 8.7.

## W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Hanelly 5.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Leningrad 11.7.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 26.6. til Aalborg.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Umeå 7.7.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Manzanilla 7.7.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Terneuzen 10.7.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 7.7.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Immingham 10.7.  
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Orth (Femern) 10.7.  
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Sandvik 10.7.  
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, pass. Helsingør 30.6. paa Rejse til Totnes.  
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Burg (Femern) 10.7.  
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, afg. Sörnäs 7.7. til St. Brieux.  
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, ank. Dundrum 7.7.  
 3m.Sk. *Dagny*, A. P. Petersen, afg. Wiborg 2.7. til Padston.  
 3m.Sk. *Elisabeth Eff*, Alfr. Nielsen, ank. Ipswick 6.7.  
 3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, pass. Helsingør 30.6. paa Rejse til Stornoway.  
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, pass. Hirtshals 25.6. paa Rejse til Ørnskjoldsvik.  
 3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, pass. Helsingør 1.7. paa Rejse til Douglas.  
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, ank. Thurso 1.7.  
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, afg. Trangsumd 11.7. til Quimper.  
 3m.Sk. *Pallesen*, L. Jensen, pass. Helsingør 30.6. paa Rejse til Stornoway.  
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, pass. Helsingør 25.6. paa Rejse til Quimper.  
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, pass. Helsingør 30.6. paa Rejse til Pontrioux.  
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, ank. Lerwick 5.7.  
 3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, pass. Helsingør 30.6. paa Rejse til Paluden.  
 3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, afg. St. Helier 9.7. til Norrköping.  
 3m.Sk. *Vesta*, E. M. Kristensen, afg. Ljusne 4.7. til Courseulles.  
 3m.Sk. *Zampa*, E. Johs. Jørgensen, ank. Gefle 26.6.  
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, ank. Port Daniel 10.7.  
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, afg. Aalborg 19.6. til Archangel.  
 3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, afg. Luleås 30.6. til Svendborg.

3m.Sk. *Martin-Nisson*, Jensen, afg. Dysart til Harbour Grace.  
 3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, afg. Åbo 22.6. til Charlestown.  
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Odense 30.6.  
 3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, afg. Danzig 3.7. til Charlestown.  
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, afg. Aalborg 6.7. til Yxpila.  
 3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, ank. Sundswall 4.7.  
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, afg. Jakobstad 30.7. til København.  
 3m.Sk. *Danebrog*, Hansen, ank. Marin 1.7.  
 3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt Thurø.  
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Wiborg 11.7.  
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Vestmanøerne 3.7. til Hamburg.  
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, ank. Dundrum 4.7.  
 Sknbg. *J. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Kotka 4.7. til Svendborg.  
*Skandia*, B. Harris, ank. Langesund 7.7.  
*Gloria*, L. Kromann, ank. Ærøskøbing 10.7.  
*Elisabetha*, Christensen, afg. Genua 8.7.  
*Elisabeth*, Groth, pass. Helsingør 11.7.  
*Hertha*, Christoffersen, afg. Marstal 10.7.  
*Mercur*, Hansen, ank. Havnefjord 12.7.  
*Meta*, Andersen, afg. Methil 8.7.  
*Noah*, Groth, ank. Søby 12.7.  
*San*, Pedersen, afg. Ballen 9.6.  
*Sine*, Christensen, afg. New Orleans 10.7.  
 3m.Sk. *Maagen*, Mortensen, Sejkl. Buria 10.7. til Ali-cante.  
 3m.Sk. *Neptun*, Bastrup, ank. Terceira 8.7.  
 3m.Sk. *Activ*, Christensen, ank. Burgeo N. F. 8.7.  
 m.s. *C. Castenschiold*, Christensen, afg. Danzig 11.7. til Moss.  
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, ank. St. Johns N. F. 10.7.  
 3m.Sk. *Leif*, Albertsen, afg. Kotka 6.7. til Aarhus.  
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, afg. Ballen 10.7.  
 3m.Sk. *Britannia*, Rasmussen, ank. Sundswall 11.7.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

Telegr.-Adr.:  
Amiante



**M·B·COHIN**

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.

**K. F. MARSTRANDS EFTFL.**

CONSUL P. SVENDSEN FORRETN. GRUNDL. 1832

HELSINGØR

SKIBSPROVIANTERING

Alle Varer leveres ufortøjet  
Naar en Ordre modtages ettidig  
leveres Provianden paa Reden  
uden Ophold for Skibet

6 STORE FRILAGERE

Telegram-Adr.: »Marstrandse  
Telefoner: Kontoret: 28 · 45 · 427  
Privat: 227 · 1032 · 543  
Nattelf.: 427 · Statstlf.: 5**JOHN P. BEST & CO.**

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS- OG ASSURANCE-AGENTER

**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

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien  
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes TillidTelegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 409.  
Coder: Watkins 1881 og TIII. 1884. Scott's 10. Udg. 1906**DEN  
KJØBENHAVNSKE  
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- &amp; KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO  
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsvæn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredere Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

# 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 Oplysnisninger  
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

FULD T 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, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutebart 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

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: **KALVEBOD BRYGGE 4, KØBENHAVN B**  
 „MARIUSON“

**DET FORENEDE  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: “Holmøld”  
 Amallegade 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**

BEFRAGTNINGSAGENT  
 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 DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**

**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN  
 REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING  
 DAMPSKIBSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE  
 SKIBSBYGNING

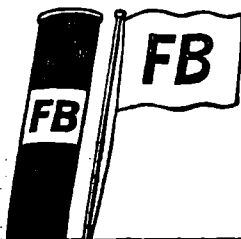
Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)  
 Telegram-Adresse: »MERSK«

**CARL V. D. HUDE**

SKIBSMÆGLER  
**AARHUS**

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodhønnen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Natlif. 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 · 30

FREDAG 24 · JULI 1925

32 · AARG.

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

### VI OG DE ANDRE

Spørgsmaalet om en 48-Timers Arbejdsuge for Søfolk var forleden til Behandling paa et Møde, afholdt af Sømandsafdelingen af »International Transport Workers' Federation« og »The International Seafarers' Federation«. Den førstnævnte Forening havde forinden vedtaget en Resolution, hvori det paalagdes dens Delegerede at søge Spørgsmaalet om 48-Timers Arbejdsugen behandlet hurtigst muligt, skønt man var paa det rene med, at der kun var ringe Chance for at faa det gennemført uden i Samarbejde med »International Seafarers' Federation« og navnlig med de britiske Søfolk.

I Mødet, der blev afholdt i London, deltog Repræsentanter for Sømænd fra hele Verden, bl. a. Præsidenten for »International Seafarers' Federation«, Mr. *Havelock Wilson*, Sekretæren i »International Transport Workers' Federation«, Mr. *Fimmen*, Præsidenten for Amerikas Sømandsforbund, Mr. *Andrew Foruseth* og Sømændenes Repræsentant paa Stillehavskysten, Mr. *Flynn*. Mødet kom til det Resultat, at Tidspunktet til at tvinge Forslaget igennem i Betragtning af de for Skibsfarten herskende vanskelige Forhold var ubelejligt, men man var af den Mening, at Spørgsmaalet om Søfolkenes Arbejdstid burde drøftes med Rederne med det Formaal at faa det rejst i det internationale Arbejdsbureau i Geneve — med andre Ord fjerne det fra de praktiske Muligheders Verden til Fremtidsdrømmenes taagede Sfære.

### Frivillig Lønnedsættelse.

Samtidig har Afdelingerne indenfor »National Maritime Board«, der repræsenterer de Britiske Dæks- og Maskinofficerer, vedtaget, at Lønningerne for de nævnte Officerer fra 1. August skal føres tilbage til samme Højde som inden 5. Juni 1924, hvilket for Officerer i udenrigsk Fragtfart vil medføre en Nedsættelse af 30 sh. om Maaneden og 10 sh. om Ugen for Skibs-officerer beskæftigede i indenrigsk Fart. Som bekendt har Sømændenes, Søfyrbødernes og Hovmestrenes Forbund allerede vedtaget lignende Nedsættelser, nemlig 1 Pd. Sterl. om Maaneden i udenrigsk Fart og 6sh. 6d. om Ugen i indenrigsk Fart. Efter denne frivillige Nedsættelse, og efter at den danske Krone er steget saa enormt, er de danske Lønninger nu paa samme høje Niveau som de britiske, og, som bekendt, betydelig højere end de Lønninger, som den danske Skibsfarts nærmeste Konkurrenter — Norge og Tyskland — betaler. Selv om Kul og Reparationer paa Grund af Kronestigningen antagelig bliver relativt lavere i den nærmeste Fremtid, opvejer denne Fordel langt fra Merudgiften til de forhøjede Lønninger, og da Fragtmarkedet ikke synes at ville bedres, men stadig er tabgivende, vil vi antagelig i allernærmeste Fremtid blive Vidne til det tragiske Skuespil at se en stor Del af den danske Handelsflaade lagt op. Naar vi ligger paa samme Niveau som Englænderne, bliver vor Skæbne næppe væsentlig anderledes end deres, og efter

hvad vi erfarer, har Tonnagen af oplagte Skibe i London, Liverpool og paa Tynen pr. 1. Juli været større end den samlede oplagte Tonnage for alle britiske Hovedhavne pr. 1. April.

I Sandhed, lyse Udsigter!

### EN TAKTLØSHED

Den svenske Forening i Habana har tilstillet Sveriges Eksportforening en Skrivelse, hvori udtales en stærk Beklagelse af, at den svenske Regering har undladt at lade sig repræsentere ved den nylvalgte cubanske Præsidents højtidelige Overtagelse af Præsidentværdigheden. Der var sendt Indbydelse til Sverige som til alle andre Magter, og næsten alle Stater havde modtaget den, kun Sverig, Rusland og Danmark samt et Par af Randstaterne glimrede ved deres Fraværelse. Denne Mangel paa Hensyntagen, hedder det i Skrivelsen, har gjort et meget nedslaaende Indtryk paa de i Habana bosatte Svenskere og vil antagelig ogsaa faa uheldige Virkninger med Hensyn til Sveriges Handels- og Importinteresser paa Cuba.

Naar man ved, hvor ømtaalelige alle spansk-amerikanske Folkeslag er overfor enhver Handling, der kan udtydes som Mangel paa Respekt eller Ringeagt for deres nationale Værdighed, og at de altid reagerer stærkt, naar de — det være med eller uden Grund — tror at være Genstand for en saadan Mangel paa Respekt, maa man give den svenske Koloni i Habana Ret i dens Beklagelse, og det gør os ondt at maatte notere, at heller ikke vor Regering har fundet det Umagen værd til Støtte for dansk Industri og Eksport at bringe det lille økonomiske Offer, som en dansk Repræsentation ved Præsidentens Indsættelse vilde have betydet. Vor Eksport, navnlig af Smør og Cement, til Cuba har i de senere Aar været i jævn og stadig Stigning og har naaet et saadant Omfang, at den danske Regering for nogle Maaneder siden fandt det fornødent at akkreditere vor Minister i Rio de Janeiro, Hr. Mohr, ogsaa hos Regeringen i Habana, men den har altsaa lykkeligt undgaaet at tage Konsekvensen heraf og sende Hr. Mohr til Habana, naar der endelig en Gang frembød sig en Lejlighed for ham til at gavne dansk Industri og Eksport til Cuba.

### EN KNUSENDE DOM

I en Tale, som Sir *Alan Anderson* holdt paa det internationale Handelskammers Kongres i Bruxelles nylig, paaviste han, hvorledes Eksistensen af Statsflaader, der blev drevet efter uøkonomiske Principper, havde skadet Skibsfarten. De store Tab, som de Regeringer havde lidt, der havde indladt sig paa Skibsfartsdrift, var blevet forudset af de private Redere, der dog ikke gav de Folk, som ledede disse Statsforetagender, Skylden for det daarlige Resultat. Vanskeligheden laa i, at bureaukratiske Metoder absolut ikke egner sig for Rederi-Virksomhed, der kræver personlige Egenskaber, som ikke udvikles i Regeringskontorer, samt hurtige Afgørelser og en Tilpasnings-evne som Statskontorer nu en Gang ikke kan have.

Australien, udtalte Sir Alan, havde fundet det lige saa let i en mindre Virksomhed at sætte 11 Millioner Pd. Sterl. over Styr ved Statsskibsfart, som det under større Forhold havde været for U.S.A. at sætte 34 Millioner Pd. Sterl. til Frankrig med et Tab paa  $3\frac{1}{2}$  Million Pd. Sterl., Canada med 6,225,000 Pd. Sterl. samt Tasmania, Brasilien og Portugal var efterhaanden alle blevet klare over, at det var en meget kostbar Luksus at holde en Stats-Handelsflaade. Det maatte være mere end en Tilfældighed, at alle disse nationale Forsøg var slaaget fuldstændig fejl fra et økonomisk Synspunkt, medens samtidig de private Skibsfarts-Foretagender, der konkurrerede med Statsflaaderne, var i Stand til at drive deres Virksomheder om end ikke med stort Udbytte for Aktionærerne, saa dog ogsaa uden at lide meningsløse Tab. Dette syntes at tyde paa en Dygtighed i Ledelsen, som Regeringerne ikke kunde naa, og den bedste Tjeneste, en Regering kunde yde sin Udenrigshandel og sin Skibsfart, vilde være at overlade til Landets Borgere at vove deres Kapital og tage deres Tab eller Fortjeneste med det mindst mulige Indgreb fra Statens Side.

#### SHIPPING-SKOLE

I Dansk Søfarts Tidende Nr. 19 for 8. Maj udtalte Hr. V. Th. Sass, Prokurist i Firmaet Holm & Vonsild sig for Oprettelsen af specielle Shipping-Klasser paa Handelsskolerne, hvor de unge Mennesker, saavel Læringer som de unge Assistenten fra Shipping-Kontorerne kunde faa Adgang til en Undervisning, der

virkelig tager Sigte paa disse Menneskers faglige Uddannelse i den Branche, de har valgt til Levevej.

Efter hvad vi erfarer, paatænker *Købmandsskolen* at tage denne Tanke op og har bestemt sig til fra det nye Skoleaars Begyndelse at oprette en Shipping-Skole for Medhjælpere paa Rederi- og Skibsfartskontorer.

For at blive optaget i den paatænkte Skole kræves der af de unge Mennesker, at de har Realeksamen eller tilsvarende Kundskaber, og Skolen, der vil faa tre Klasser, vil give Undervisning i Stenografi, Engelsk, Fragtregning og Søret. Stenografien afsluttes med en Prøve ved Udgangen af 1. Klasse, de andre Fag med en Afgangsprøve efter Gennemgangen af 3. Klasse, og Undervisningen vil blive tilrettelagt saaledes, at den paa ethvert Punkt vil søge at imødekomme de Krav, der stilles til Uddannelsen af de unge Mennesker, der arbejder ved Shipping.

Planen forekommer os udmærket og imødekommer altsaa et indenfor Rederikredse næret Ønske. Vi haaber derfor ogsaa, at den maa finde tilstrækkelig Tilslutning hos de interesserede Parter, saaledes at Skolen faar Mulighed for at opfylde de Forventninger, der næres til en saadan Anstalt.



## Æ N D R I N G E R I F R A N S K E H A V N E T A K S T E R

Den franske Republiks Præsident har ved Dekret ændret de i en Række franske Havne gældende Takster saaledes:

#### Toulon.

##### Vareafgifter.

Ethvert Skib, der anløber Havnen, betaler for hver Ton Varer indladet eller losset 1 Frc.

Undtagne herfra er Statsskibe eller Skibe i Statens Tjeneste, Lodsartøjer, Skibe, der driver Kystfiskeri samt Skibe, der søger Nødhavn og ikke foretager Handelsoperationer.

##### Passagerafgifter.

Passagerer af 1., 2. og 3. Klasse kommende fra eller bestemt til Europa, 1 Frc. Passagerer kommende fra eller bestemt til andre Verdensdele 5 Frcs.

Militærpersoner paa Orlov, der selv betaler deres Rejse, samt Emigranter paa 4. Klasse kommende fra eller bestemt til Europa 35 Centimer, kommende fra eller bestemt til andre Verdensdele 1,65 Frc.

Undtagne herfra er Militærpersoner under Kommando, Krigsfanger og Passagerer, der rejser paa Statens Bekostning samt Børn under 3 Aar.

Afgifterne betales af henholdsvis Modtagerne og Rederne.

#### Nantes.

##### Afgift paa oplagte Skibe.

Der betales en Afgift af 1 Centime pr. B. R. T. pr. Uge eller pr. Periode af 7 Dage af franske og udenlandske Skibe, der er oplagt i Basse-Loire Kanalen.

#### Trouville-Deauville.

##### Skibsfgifter.

Skibe, der ankommer eller afaar lastede betaler 1,25 Frc. (Betales af Rederen). Denne Afgift nedsættes til det halve for Skibe, der tillige anløber andre franske Havne, hvor der opkræves lokal Tonnageafgift, for der at indlade eller losse Varer kommende fra eller bestemt til Udlandet eller franske Kolonier.

Afgiften nedsættes til 50 Centimer for Skibe, der gaar i fast Passagerfart med mere end 8 Afsejlinger fra Trouville-Deauville om Maanedens.

##### Fritagne for alle Afgifter er:

Skibe, der blot anløber for Ordre, lastede eller ballastede Skibe, der atter afaar uden at have udført nogen Handelsoperation, Fiskerfartøjer, Bugser- og Lodsartøjer, Skibe, der gaar i Kystfart mellem franske Havne og ikke kommer ind under samme Kategori som de ovennævnte Passagerbaade samt Statsskibe eller Skibe i Statens Tjeneste.

##### Vareafgift.

Pr. Ton indladede eller lossede Varer, hvorfra de end stammer, eller hvortil de end er bestemt (Afgiften betales af Afsenderen, henholdsvis Modtageren). Bygningsmaterialer, undtagne Jern og Træ, 20 Centimer pr. Ton, Mineraler etc. 20 Centimer pr. Ton, Kul og Kokes, 50 Centimer pr. Ton, Træ af enhver Art, 1 Frc. pr. Ton, andre Varer, 1,50 Frc. pr. Ton.

Statsskibe og Skibe i Statens Tjeneste er fritagne for disse Afgifter.

#### Saint Malo—Saint Servan.

##### Skibsfgifter.

Skibe i Langfart og i international Kystfart 1,50 Frc. pr. N. R. T., Skibe i Kystfart og Skibe i faste Passagereruter, 0,50 Frc. pr. N. R. T., Skibe, der kan tage Passagerer, men ikke gaar i fast Rutefart, men udelukkende eller i overvejende Grad transporterer Varer, betaler 1,50 Frc. pr. N. R. T.

##### Afgift paa oplagte Skibe.

10 Centimer pr. B. R. T. pr. Uge eller Del der af.

##### Passagerafgifter.

Passagerer fra eller til Udlandet, 6 Frcs.

##### Afgift paa lastede, lossede eller omladede Varer.

Postpakker 10 Centimer.

Automobiler, Vogne, Heste og Kreaturer 3 Frcs. pr. metrisk Ton.

Sand, Mineraler, Skærver etc. 20 Centimer pr. metrisk Ton.

Andre Varer 60 Centimer pr. metrisk Ton.

Disse Afgifter gælder ikke for Statsskibe eller Skibe i Statens Tjeneste.



## S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Sagsøgeren, Søfyrbøder J. Gulfeldt, blev fra den 19. Maj d. A. at regne forhyret med de Sagsøgte A/S Dampskibsselskabet »Orient«s Dampere »Arabien« paa en Rejse fra Ancona og videre for ikke-europæisk Fart. Efter at Skibet i nogen Tid havde sejlet i Ballast mellem europæiske Havne, blev Fyrbøderen den 5. Juni opsagt til Fratrædelse ved Ankomsten til Danmark under Henvisning til, at Skibet ventedes at ville faa Ordre fra Rederiet til at gaa til Danmark for Oplægning, og den 13. Juni blev Sagsøgeren afmønstret.

Sagsøgeren gør under nærværende Sag gældende, at han er blevet forhyret for en bestemt Rejse, og at denne Rejse er blevet væsentlig forandret. Han har derfor under Henvisning til Sømandslovens § 37 paa-staaet Dampskibsselskabet »Orient« dømt til Betaling af en halv Maanedes Hyre, 105 Kr., med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 29. Juni d. A., til Betaling sker. Sagsøgeren har anført, at han, der rejste her fra til Ancona for at tiltræde Pladsen, er gaaet ud fra efter Hyrebetingelserne, at han kom til at sejle i ikke-europæisk Fart, og at Hyren derfor vilde være af en vis længere Varighed. Dette indrettede han sig efter med Hensyn til Tøj og lignende. Men i Stedet herfor gik »Arabien« saa at sige lige hjem til Danmark, hvor det blev oplagt.

De Sagsøgte procederer til Frifindelse, idet de gør gældende, at Sømandslovens § 37 ikke er anvendelig, da der ikke i nærværende Tilfælde foreligger Forhyring for en bestemt Rejse. I al Fald er Rejsen ikke blevet væsentlig forandret. »Orient«s Skibe er bestemt for oversøisk Fart, og da Selskabet lod dansk Besætning afrejse til Ancona for der at afløse den kinesiske Besætning, var det ogsaa Mening, at Skibet skulde gaa i oversøisk Fart. Skibet kunde imidlertid ikke faa nogen Fragt, og Rederiet var derfor nødt til at lade

det gaa til Danmark for Oplægning. Naar der blandt Hyrebetingelserne er stemplet »For ikke-europæisk Fart«, er det kun for at Sagsøgeren skulde være klar over, at Sejladsen ikke var indskrænket til europæisk Fart, men der foreligger ikke herved nogen bestemt Rejse. Skulde Retten komme til det Resultat, at der er givet Sagsøgeren et Tilsagn om en vis Sejlads, er Rejsen i al Fald ikke blevet væsentlig forandret, da Sagsøgeren ikke har haft Grund til at beklage sig over, at Skibet kun har sejlet i europæisk Fart. Han er derved saa meget nærmere ved Hjemmet. Naar Sagsøgeren har anført, at han har regnet med en Hyre af en vis længere Varighed, hævder de Sagsøgte heroverfor, at der ikke er noget som helst Grundlag for en saadan Betragtning.

Retten maa vel finde, at Udtrykket »For ikke-europæisk Fart« er uklart, men Sagsøgeren har dog ikke kunnet regne med, at Skibet udelukkende gik i oversøisk Fart. Udtrykket i Sømandslovens § 37 »en bestemt Rejse« maa naturligt læses saaledes, at baade Afgangssted og et vist Bestemmelsessted skal være angivet, og det findes betænkeligt at udvide Bestemmelsen til at omfatte det her omhandlede Udtryk »ikke-europæisk Fart«. Som Følge heraf vil de Sagsøgte være at frifinde. Sagens Omkostninger findes at kunne ophæves.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte, A/S Dampskibsselskabet »Orient« bør for Tiltale af Sagsøgeren, Søfyrbøder J. Gulfeldt, i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves. Intet Stempelforbehold.

Ipsen.  
C. Hansen. H. P. Hagelberg.

RENE KONNOSSEMENTER FOR  
BESKADIGET LADNING

Paa det internationale Handelskammers Kongres i Bruxelles nylig vedtoges følgende Resolution angaaende »Letters of Guarantee against clean Bill of Lading«: Komitéen er af den Opfattelse, at den Praksis at forlange rene Konnossementer mod en Garanti, hvor Konnossementet vides at være falsk, er en Trusel mod alle hæderlige Købmænd og bør erklæres for uhæderlig og straffes, naar den opdages.

Et særligt Udvalg, nedsat af det internationale Handelskammer, er i Færd med at udarbejde »a uniform Bill of Lading«, og det er en glædelig Kendsgerning, at de amerikanske Medlemmer af Udvalget yder dette Arbejde deres fulde Støtte og Tilslutning og mener, at det vil lykkes at overvinde alle de for Gennemførelsen bestaaende tekniske Vanskeligheder, trods det, at visse amerikanske Bestemmelser gaar direkte imod et saadant for hele Verden gældende Konnossement.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Beskatning af Skibsfarten har det internationale Handelskammers Dobbeltbeskatnings-Udvalg paa sit sidste Møde paany bekræftet Princippet om Beskatning af Skibsfartens Fortjeneste i det Land, hvor Rederiet hører hjemme, og paa Kongressen i Bruxelles vedtoges følgende Tilføjelse: Alle Regeringer opfordres til snarest og i saa vid Udstrækning som muligt at vedtage Aftaler om gensidig Fritagelse for Beskatning af Skibsfarten.

## BRUG AF „TYDEN“ SEGL I SKIBE

Det amerikanske Finansministerium har udstedt en Forordning, hvori foreskrives Anvendelse af det saakaldte »Tyden« Segl i alle Rum paa Skibe, hvor Toldsegl skal anvendes, og i Henhold til hvilken Slaaer og Kramper etc. ved disse Rum skal være saaledes indrettede, at Seglet kan anbringes derpaa. Forordnin-

gen finder ogsaa Anvendelse overfor Rum til Opbevaring af Alkohol, medens Skibet er paa amerikansk Søterritorium.

Forordningen er udstedt, fordi Anvendelsen af forskellige Typer Segl foraarsagede Spild af Tid for Toldembedsmændene og hyppigt gjorde Nyttens af Forseglingen illusorisk. Der er ikke fastsat nogen bestemt Type af Kramper og Slaaer etc., der skal benyttes; enhver Type, paa hvilken »Tyden« Seglet kan anbringes, vil blive akcepteret, f. Eks. to Metalringe, en paa Døren og en paa Dørrammen, eller en Haspe og en Krampe.

BESEJLINGEN AF HAVNE  
I SOVJETUNIONEN

I det Reglement for Besejlingen af Havne i Sovjetunionen, som *Dansk Søfarts Tidende* for kort Tid siden bragte, er der, efter hvad den danske Legation i Moskva meddeler indført følgende Ændringer forsaavidt angaar Udveksling af Radiotelegrammer mellem fremmede Skibe og Radiostationer Theodosia, Batum, Odessa, Novorossisk og Obdorsk:

	Tidligere Bølgelængde	Nuværende Bølgelængde
Theodosia	600-1,600	600-1,800
Batum	600-3,000	600-1,800
Odessa	1,000	600-1,200
Novorossisk	1,500	600-1,200
Obdorsk	900	600-1,000

INTERNATIONAL KONFERENCE  
OM TRAADLØS TELEGRAFI

Efter hvad vi erfarer, vil der i September Maaned i Paris blive afholdt en international diplomatisk Konference med det Formaal at faa tilvejebragt ensartede Bestemmelser angaaende den traadløse Telegrafi.

# HAVNEUSANSER I LENINGRADS HANDELSHAVN

## ENDELIGT VEDTAGET JUNI 1925

Nedenstaaende Bestemmelser finder Anvendelse i Tilfælde af at et Certeparti overhovedet ikke foreligger, eller i Mangel af tilsvarende Anvisninger i Certepartiet eller i Konnossement.

### Ankomst.

1) Som Skibsfartens Aabningsdag regnes den Dag, som af Leningrads Havnebestyrelse officielt bliver bekendtgjort som saadan.

2) Ethvert Skib er for Indtagelse af Last forpligtet til at fortoje ved det af Afskiberen anviste Sted, saafremt Skibets Dybtgaaende tillader det.

Det tilkommer Afskiberen at fremskaffe den nødvendige Tilladelse fra Told- og Havnemyndighederne.

I Tilfælde af flere Afskibere fortojer Skibet først efter Anvisning af den største Afskiber. Enhver yderligere Forhaling af Skibet fra den først anviste Lasteplads kan kun ske med Skibsførerens Samtykke og for Afskiberens Regning.

3) Skibe i udenlandsk Fart, som ankommer med Last, er forpligtet til at lægge an ved den Losseplads eller en foreløbig Ankerplads, som Toldvæsnet anviser.

Enhver Forhaling fra den først anviste Losseplads til andre Pladser sker for Modtagerens Regning.

4) Ved Stykgodsladninger er Skibsføreren forpligtet til personlig eller gennem sin Agent at give Modtager eller Afskiber Meddelelse (Notice) pr. Brev eller Telefonogram, om at Skibet er rede til at losse eller laste.

For Trælasts Vedkommende kræves Notice givet mindst 6 Dage før Skibet er klar til Lastning.

5) Ved Ankomst af Ladning »til Ordre« er Skibsføreren ikke forpligtet til at give Notice.

6) Notice skal afgives i den for Regeringsinstitutioner officielt fastsatte Kontortid.

7) Notice regnes kun at være rigtig afgivet i Tilfælde af, at Damperen faktisk var rede til at modtage vedkommende Ladning paa det Tidspunkt, da Notice blev givet.

8) Liggedage regnes fra den følgende Morgen efter Afgivelse af Notice.

### Certepartiets Udtryk.

9) De Udtryk, som benyttes i Certepartier, skal forstaaes paa følgende Maade:

circa den og den Dato About (the dato)	5 Dages Afvigelse til begge Sider.
circa Begyndelsen af Maanednen About the beginning of (month)	fra 1ste—10de.
circa Midten af Maanednen About the middle of (month)	fra 11te—20de.
circa Slutningen af Maanednen About the end of (month)	fra 21de—Slutningen af Maanednen.
Midten af Maanednen Middle of (month)	d. 15de.
Slutningen af Maanednen End of (month)	den sidste Dag i Maanednen.
i Slutningen af Maanednen eller i Begyndelsen af den følgende Maaned End of (month) or beginning of (month)	de 5 sidste Dage i indeværende Maaned og de 5 første Dage af den påfølgende Maaned.
i den første Halvdel af Maanednen First half of (month)	fra 1ste—15de.
i den anden Halvdel af Maanednen Second half of (month)	fra 16de—Slutningen af Maanednen.
Ved Navigationens Aabning First open water	at Lastningen kunde være færdig i Løbet af 4 Uger efter Navigationens officielle Aabning.
Lastning (running days)	at Damperen skal lastes i Løbet af den fastsatte Tid uden Undtagelse af Helligdage og Dage med daarligt Vejr.
Lastning (running weather days)	at Damperen skal lastes uden Afbrydelse, med Undtagelse af Dage med daarligt Vejr.
II-Lastning (prompt loading)	at Damperen skal være klar til at laste i Løbet af 5 Dage.

### Laste- og Lossededygtighed.

10) Almindelige Normer for Lastning og Losning pr. Døgn i Leningrads Handelshavn regnes at være:

	Tons pr. Luge
a. for Korn og Varer i Sække .....	100
for Korn fra Elevator og Magasiner med mekanisk Betjening.....	150
for Varer i Sække ved Betjening af Kraner ....	150
b. for Smør .....	100
for Oliekager .....	75
c. for Stykgods .....	75
d. for Kul i Sommertiden .....	100
for Koks .....	60
for Kul om Efteraaret fra 1. Oktober.....	75
for Koks om Efteraaret fra 1. Oktober.....	50

	Std. per Luge
e. for Deals og Battens i Sommertiden.....	25
for Deals og Battens om Efteraaret fra 1. Okt.	20
for Boards i Sommertiden .....	20
for Boards om Efteraaret fra 1. Oktober.....	16

	engl. Kubikfavne per Luge
for Props og Pulpwood i Sommertiden.....	30
for Props og Pulpwood om Efteraaret fra 1. Okt.	25

	Load per Luge
for Bjælker i Sommertiden.....	50
for Bjælker om Efteraaret fra 1. Oktober.....	40

Ovennævnte Normer er fastsat for normale Dage med Vejr, der gør det muligt at arbejde.

11) Normene gælder ikke for Stykgods Ladninger, hvor Vægten overstiger  $1\frac{1}{2}$  Tons pr. Kollie.

12) De gældende Normer for Lastning og Losning pr. Luge beregnes i Gennemsnit, d. v. s. efter Antallet af Luger, som benyttes til Lastning og Losning (f. Eks. for en Damper med 3 Luger svarer Normen for 1 Døgn til 300 Tons Korn).

13) Fridage tages ikke med i Beregningen for Tiden for Lastning og Losning.

14) Fridage (Helligdage) regnes de Dage, som er fastsat som saadanne af Regeringen eller de stedlige Myndigheder.

15) Dage med daarligt Vejr, som forhindrer Lastning eller Losning af en given Slags Ladning regnes ikke som Arbejdsdage med Hensyn til vedkommende Ladning, hvis saadant Laste- eller Lossearbejde ikke udføres paa Størsteparten af Skibene i Havnen.

16) Antallet af Liggedage beregnes til 10.

17) Liggedagspenge for Skibe, som er fragtede med Trælaster, beregnes med 6d. pr. Std. efter Skibets Rumindhold.

### Modtagelse og Stuvning af Last.

18) Afskiberen er forpligtet til at levere Lasten til Spilkæden. Det øvrige Arbejde — Indlastning i Rummet og Stuvning — foregaar for Skibets Regning.

Ved Losning modtager Varemottageren Godset ved Skibssiden fra Skibsspillet. Losningsarbejdet fra Rummet til Skibssiden foregaar for Skibets Regning.

Ved Lastning af Trælaster ophører Afskiberens Ansvar fra det Øjeblik, hvor Lægterne har lagt til Skibssiden og Skibsføreren har udstedt en uforbeholden Kvittering.

19) De til Garnering nødvendige Maatter anskaffes af Afskiberen, men Skibet er forpligtet til at aflevere samme paa Lossestedet. Selve Garneringen foregaar for Skibets Regning.

20) Fastsurringen af Dækslast foregaar for Skibets Regning og Risiko. I Tilfælde af at Fastsurringen i Følge Overenskomst mellem Skibet og Afskiberen foregaar med sidstnævntes Materialer, har Afskiberen dog intet Ansvar for det udførte Arbejde.

21) De forskellige Trælasterpartier afmærkes med Farve eller paa anden iøjnefaldende Maade for Skibets Regning og med dets Materialer.

22) Hvis Skibet er fragtet for en »Lumpsum« (en rouche) eller for Rejse, er Skibsføreren forpligtet til efter at have fjernet alle bevægelige Skodder at stille alle Rum, der tjener som Lastrum samt Dæk til Afskiberens Disposition.

Hvis Skibet skal laste »fuld Last«, er Skibsføreren forpligtet til at stille alle Skibsrums, der tjener til Modtagelse af Last, med Undtagelse af Overdækket, til Afskiberens Disposition, og Afskiberen har Forret til at benytte Overdækket i Tilfælde af at Skibsføreren gaar ind paa at afgive dette eller Part deraf til Last.

23) Fastsættelse af Kvantum eller Maal af Trælaster foretages af Skibsføreren i Lægterne, i de Tilfælde, hvor dette er muligt ved Maaling (Props og Pulpwood), eller ved Optælling (D.B.B.). Efter saadan Maaling eller Optælling udsteder Skibsføreren en uforbeholden Kvittering for Modtagelsen

(Fortsættes Side 512)

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 21. Juli 1925.

Striken i U.K. rykker os nærmere og nærmere ind paa Livet, og Fragtmarkedet vil i den første Tid være afhængigt af, hvorledes Tingene udvikler sig i Øriget. Minearbejderne siges at ville faa Støtte af Transportarbejderne, og skulde det bryde løs, vil det blive en alvorlig Historie for Skibsfarten. En General-strike i U.K. kan ikke undgaa at virke forstyrrende over det hele, og de Fordele, som kan høstes i de enkelte Farvande, opvejer vanskeligt, hvad der tabes til anden Side.

Enkelte Redere, som kan disponere saa heldigt, at Baadene er paa det rigtige Sted i det rette Øjeblik, vil naturligvis lukrere — og godt for dem; men alle de mange Baade, som uvægerligt bliver opholdt, de faste Ruter — og for Danmarks Vedkommende Eksporten — vil igen komme til at faa en alvorlig Tid.

Foruden Kul fra U.K. til Middelhavet og River Plate, hvortil Raterne holdes oppe, er det stadig det hjemgaaende La Plata Marked, som interesserer mest; og da der endnu findes omkring et Par Hundrede Baade, som er ubefragtede, er det ikke underligt, at Rederne har deres Opmærksomhed henvendt paa dette Marked og glæder sig over hver Baad, som sluttet, og for hver 6d., Fragten gaar i Vejret.

Bunkerpriserne er meget faste og ventes at stige yderligere inden 1. Aug.

### TRÆLASTMARKEDET

er stadig i Befragternes Favør, og Raterne er nu saa langt nede, som de kan komme uden at give direkte Tab paa Papiret; og forudsat Striken i England bliver til Virkelighed, er det næste Spørgsmaal, hvad der skal gøres med Baadene efter Udlosningen, og om det ikke vilde være fornuftigst at lægge dem op.

Finland har i første Halvaar eksporteret ca. 205,000 Stds. mod 175,000 i Fjor, og det har nok sin Aarsag i den tidligere Aabning af Havnene. Da Finland aarlig eksporterer op mod 1,000,000 Stds., og der antagelig hidtil er solgt 6/700,000 Stds., er der nok igen, og en Standsning i Importen til England vil forcere Udskibningen til Høsten, og til de nuværende Fragter kan vi rolig fraraade at slutte paa lang Sigt. Forholdene for Sveriges Vedkommende er omtrent de samme.

De sidste Afslutninger er blandt andet:

1,850 Favne Sydfinland/Østkysten 36/6d.; 1,200 Favne Midtfinland/Østkysten 37/6d.; 1,200 Favne 2/3 Sundsvall/West Hartlepool 41/-; 550 Favne Uleåborg/Boness 40/-; 950 Favne Wiborg/Rotterdam 19½ Hfl.; 1,200 Favne Leningrad/Holland 31/- free loading; 1,400 Favne Leningrad/Østkysten 34/- free loading; 1,500 Stds. Kemi/Hull 45-, old Scanfin; 700 Stds. Kemi & Uleåborg/Grimsby 47/6d., old Scanfin; 1,100 Stds. Kotka/London 40/-; 650 Stds. Furuøgrund/Cardiff 50/-, new Scanfin; 550 Stds. Wasa/Cardiff 47/6d., new Scanfin; 2,600 loads Riga/Southampton 11/9d.; 2,600 loads Danzig/Southampton 11/6d.

Hvidehavet/U.K.-Cont. er uforandret. En 850 Stds. Baad er sluttet Archangel/4 italienske Havne à 85/-.

Canada er fastere, og fra Miramichi og lignende Lastepladser betales nu ca. 62/6d.

### KUL, KOKS ETC.

Danmark kan ikke rigtig følge med. Norge og til en vis Grad Sverige betaler forholdsvis mere. Helt prompte Baade — nogle Stykker — har faaet lidt over den gængse Rate, saaledes: 2,200 Tonner 5/9d. til Aalborg og 2,300 T. Koks 7/1½d. fra London til København. 2,200 Tonner Seaham/Kolding er gjort til 5/3d. og 2,000 T. Humber/Odense 5/3d. 2,300 Tonner Newport/København eller Helsingør 5/6d. Tyne/Wiborg noterer 7/- og Wasa 7/7½d. for 15/2,000 T.

Coasting er endnu 4/3d. til Hamburg, 4/6d. Rouen

for 2/3,000 T., hvorimod Tyne/Bordeaux 2,500 T. og Tyne/St. Nazaire 3,500 T. har betalt 7/-.

### MIDDELHAVET ETC.

Kulkrise har bevirket et rush for prompte Baade, og 10/- er opnaaet for en 4,600 Tonner Tyne/Genoa; Neapel 10/9d., Monaco 11/9d.; Raterne er nu paa Retur. Rotterdam/Genoa har faaet Tonnage til 8/3d., og disse Befragtere venter at kunne faa endnu billigere Baade.

Middelhavet hjemgaaende er elendigere end nogen-sinde, og det siger ikke saa lidt. Frugtbefragterne er ude efter Tonnage for fortløbende Rejser over November/Juni og noterer 25/- per 100 cbf. for 60/80,000 cbf. Baade, 6 Lastedage »time to count from master reports ship ready to receive cargo.« For prompt Lastning noteres 20/- berth terms, ingen Garanti for Lastning.

Tunis/Ghent er sluttet à 24½ Frcs.; Bougie/Rotterdam 6/-; Poti/Maryport 15/-, og den daarligste Afslutning er vel 4/6d. Bona/Rotterdam.

Fra Sortehavet er der flere Laster til U.K. 11/6d. Cont. 11/-.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

undergaar ingen Forandring af Betydning; men Efterspørgselen er jævn god. Montreal/Antwerp-Hamburg range 13/13½ Cents 1-2 Lossehavne for 10,000 Tonner, ½ C. mere for mindre Baade. Montreal/Riga 19½ C., Danmark 18 C. 1 Havn, Sverige 19 C. 1 Havn. Kul Hampton Roads/St. Lawrence er steget fra 95 Cents til 1 Doll., og en Baad har faaet 1.05 Doll. Hampton Roads/Italien 2.75 Doll., Rio 3.60 Doll. og Lower Plate 3.85 Doll. Cuba/U.K.-Cont. holder sig omkring 15/6d. 16/- for 5/8,000 Tonner, og selv en 3,300 T. spot har akcepteret en saa lav Rate. Gulf/U.K.-Cont. 16/- Korn, 120/- Pitchpine til Rotterdam og 1 Østkysthavn, 122/6d. hvis to Østkysthavne.

Nord Pacific/U.K.-Cont., Novbr./Decbr. 31/9d.-32/6d.

### SYD AMERIKA

Prompte Baade faar ca. 18/- 18/6d. Wales/Buenos Aires, 17/- Montevideo, 17/- Rio fuel, og Immingham/Rio 17/- Kul. Stykgods fra Antwerpen til Buenos Aires & Rosario betaler 20/- pr. d.w. Ton, liner terms, og Rotterdam ca. 17/- for Kul.

Det hjemgaaende Kornmarked er heldigvis fast og ligger omkring 16/- 16/6d. U.K.-Cont. Rater skifter fra Dag til Dag og gaar den rigtige Vej, foreløbig. Rio/Dunkirk & Rotterdam har faaet en 8,000 Tonner for Erts til 10/-. Chile/1-2-3 svenske Havne, Decbr./Jan. Lastning noteres i 25/- 1 Lossehavn.

### ØSTEN

Port Pirie/Bristol Kanalen er gjort til 28/3d. Erts, Aug. Lastning, og Rangoon/Rio 30/- Juli/Aug. Majs-befragterne fra Syd Afrika er dækket indtil Oktbr., hvorfor noteres 21/- for store og 23/- for mindre Baade.

Sømandsstriken i Australien har foreløbig forarsaget ca. 75 Baade oplagt, saa udenlandske Skibe kan muligvis faa en Chance i Kystfarten. Der er endnu ikke sluttet Korn fra Australien for ny Høst, da Redernes og Befragternes Idéer er saa vidt forskellige.

### TIME CHARTER

Der cirkuleres en hel Del Ordre, og der indikeres: 5/- for 4/4,500 Tonner 6-9-12 Mdr., 6/- 6/6d. for 18/1,500 Tonner 6 Mdr., 9/- 10/- for 1,000 Tonner 3-6 Mdr.

Rundrejse Vestindien betaler ca. 1.60 Doll. for 2/2,500 Tonner og 1.50 Doll. for 3/3,500 Tonner, Tilbagelevering U.K.



## ESTLANDS UDENRIGSHANDEL I 1. KVARTAL 1925

I 1. Kvartal 1925 indførtes til Estland 67,893,113 kg Varer og 81 levende Dyr til en samlet Værdi af 2,159,676,030 Emk., medens Udførslen androg 51,624,033 kg og 188 levende Dyr til en samlet Værdi af 2,060,402,470 Emk.

Sammenlignet med samme Kvartal i Fjor viser saavel Import som Eksport en Stigning, og skønt Importen ogsaa i Aar er større end Eksporten, er Indførselsoverskuddet dog gaaet stærkt ned, idet Udførslen i første Kvartal 1924 udgjorde 78.9 pCt. af den samlede Vareomsætnings Værdi, medens den i Aar androg 95.4 pCt.

England, Tyskland, U.S.A., Rusland, Sverige, Letland, Holland, Finland og Belgien var Eslands Hovedleverandører af Varer, medens Indførslen fra andre Lande var forholdsvis ringe. Hvad Værdien af Varerne angaar, indtager U.S.A. Førstepladsen med 28.9 pCt. af den samlede Værdi af Indførslen, medens Tyskland

blev Nr. 2 med 27.8 pCt. og England Nr. 3 med 14.3 pCt. Indførslen fra Danmark androg 1.6 pCt. af den samlede Værdi. I første Kvartal 1924 indtog Tyskland Førstepladsen med 41.5 pCt. af den samlede Værdi, og Rusland var Nr. 2 med 18.6 pCt., medens U.S.A. kun deltog med 8.1 pCt. Englands Stilling er omtrent uforandret i Forhold til den samlede Indførsel, men viser dog en Stigning sammenlignet med i Fjor af 65.8 Millioner Emk.

Udførslen gik i Hovedsagen til England, Rusland, Tyskland, Sverige, Finland, Holland, Belgien, Letland og Danmark, men med Hensyn til Værdien af de udførte Varer bliver Rækkefølgen af de nævnte Lande saaledes: Tyskland 30 pCt. af den samlede Værdi, England 28 pCt., Rusland 9.8 pCt., Letland 7.5 pCt., Belgien 6.1 pCt., Finland 5.7 pCt., Danmark 5.5 pCt. og Sverige 4.2 pCt. Værdien af Udførslen til U.S.A. androg kun 0.2 pCt. af den samlede Udførsels Værdi.

## DEN NORDATLANTISKE PASSAGERTRAFIK I FØRSTE KVARTAL 1925

Den nordatlantiske Passagertrafik viser for første Kvartal af indeværende Aar en Stigning af 10 pCt. sammenlignet med samme Kvartal i Fjor. Hvad Farten til Europa angaar, er Antallet af Passagerer taget til for alle Klasser, særlig stærkt for Kahytpassagerer paa Skibe, der kun har én Klasse, samt for 3. Klasses Passagerer, hvilket tyder paa, at Trafikken med amerikanske Turister er væsentlig større end i Fjor. For Rejser til U.S.A. viser Tallene paa 1. Kahyt den største Stigning. Den af den nordatlantiske Konference udsendte Statistik giver følgende Tal for Trafikken:

*I vestlig Retning.*

	1924	1925	
1. Klasse .....	1,497	7,852	+ 6,355
Enkelt-Klasse Skibe .....	8,068	10,405	+ 2,337
2. Klasse .....	13,712	14,302	+ 590
3. Klasse .....	24,872	27,487	+ 2,615

*I østlig Retning.*

	1924	1925	
1. Klasse .....	14,462	17,969	+ 3,507
Enkelt-Klasse Skibe .....	5,489	5,434	÷ 55
2. Klasse .....	5,982	6,607	+ 625
3. Klasse .....	16,096	15,772	÷ 324

Ialt er der i første Kvartal i Aar blevet transporteret 105,828 Passagerer over Atlanterhavet, eller 9,650 flere end i første Kvartal 1924.

Efter de hidtil naaede Resultater at dømme tør man antage, at Passagertrafikken paa Nordatlantehavet i Aar vil udvikle sig favorabelt, og at de i den deltagende Rederier vil faa et bedre Udbytte af deres Passagertrafik, og dette er jo saa meget mere glædeligt, som Fragtmarkedet vedvarende beholder sin vigende Tendens.

## 50 AARS JUBILÆUM

Mandagen den 20. Juli var det 50 Aar siden »Sydfynske Dampskibsselskab i Svendborg« stiftedes — med det Formaal at skaffe Forbindelse mellem Svendborg og de omliggende Øer.

I Aarenes Løb er det lykkedes Selskabet at oparbejde et ret betydeligt Ruterederi, og det ejer nu 10 nye eller moderniserede Baade, der gaar i regelmæssig Fart paa Ruterne: Svendborg-Rudkøbing-Marstal, Spodsbjerg-Nakskov, Korsør-Lohals-Rudkøbing, og Selskabet har i Aar realiseret Tanken om en Færgeforbindelse mellem Svendborg og Rudkøbing.

Selskabet ledes af Direktør *H. G. Harder* og beskæftiger over 100 Funktionærer.

## DIREKTE

## DAMPSKIBSFORBINDELSE KØBENHAVN—KIEL

Repræsentanten for Bugsier-Reederei und Bergung-Aktiengesellschaft i Hamborg, Petersen, Møller & Hoppe, meddeler, at nævnte Selskab, som i de sidste 20 Aar med sine Dampere og Slæbeskibe regelmæssig har trafikeret Ruten København-Hamborg og vice versa, fremtidig vil anløbe Kiel, saavel paa Rejsen herfra til Hamborg som fra Hamborg til København.

## BEFRAGTER

Energisk, ung Mand søger Plads 15. August eller senere. Har været i Udlandet ca. 2 Aar. Taler og korresponderer Engelsk flydende, samt indgaaende Kendskab til Tysk. **Specialitet: Nord- & Østersøbefragtning.** Billet mrk. Chartering modtager dette Blads Kontor.

## DEN NORSKE SØMANDSKONFLIKT AFSLUTTET

Rederne og Sømændene har nu vedtaget det Forligsmanden fremsatte Forslag til Overenskomst, der gaar ud paa en Forlængelse af den hidtil gældende Tarif, og Konflikten er dermed afsluttet.

## FRAGTRATETALLET FOR JUNI MAANED 1925

I Løbet af Juni Maaned er Fragtratetallet steget fra 92.8 til 93.6:

	Det stat. Deptm.	The Economist
Jan.—Marts gsnlt. 1925..	100,0	100,0
Januar 1925 .....	102,1	101,9
Februar 1925 .....	99,2	103,2
Marts 1925 .....	98,8	94,9
April 1925 .....	95,4	92,8
Maj 1925 .....	92,8	87,4
Juni 1925 .....	93,6	81,1

I flere af de Trader, i hvilke danske Redere især er interesseret, var der nogen Bedring i Raterne i Juni, f. Eks. i Farten med Kul og Cement til Sydamerika og

(Fortsættelse fra S. 510.)

af Lasten. — I saadant Tilfælde tillades ikke noget Forbehold i Konnossementet som »Maal og Kvantum ubekendt«.

24) Fra det Øjeblik Skibsføreren har udstedt Kvittering for Modtagelsen af Lasten i Lægtterne, overtager han Ansvar for denne.

Fra samme Øjeblik overtager han ogsaa Ansvar for de lastede Lægttere.

25) Udtrykket »circa« i Certepartiet giver Skibsføreren Ret til at laste 10 pCt. over eller under den fastsatte Mængde.

Ved Lastning af Trælast har Skibsføreren Ret til at forlange opgivne Mængde plus eller minus 7½ pCt. deraf lastet.

Vestindien, med Jordnødder fra Gambiakysten til den europæiske Olieindustri, i den europæiske Timecharterfart og i enkelte andre Trader. Dette har i det fælles Gennemsnit opvejet den fortsatte Nedgang, som Juni udviste i adskillige vigtige Rater, saasom de hjemgaaende Kornfragter fra Sydamerika, nogle af Trælastraterne m. v. Economist's Indextal ligger paa ny lavere end Departementets og er iøvrigt gaaet ret

stærkt ned, ligesom i de nærmest foregaaende Maaneder paa Grund af Depressionen i de hjemgaaende Rater. Economist mener, at den Nedgang, der normalt er i Fragtraterne i Løbet af Foraar og Sommer, og som i Aar har været noget stærkere end i 1924 og 1923, bl. a. skyldes, at Rederne har været i Stand til at acceptere lavere Rater paa Grund af de overordentlig billige Priser, der f. T. gælder for Bunkerkul.

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

### Dødsfald.

En i Vestjylland og i Søfartskredse velkendt Mand, Konsul C. Breinholt, Esbjerg er 12. ds. afgaaet ved Døden efter længere Tids Svagthed. Konsul Breinholt, der er Thybo af Fødsel, blev godt 62 Aar gammel. Han blev 1883 ansat som Bestyrer af D. F. D. S.s Esbjerg-Ekspedition, som han ledede til 1902. Drev derefter Assuranceforretning og var Konsul for Tyskland og Sverige. Snart derefter 1904 kom Virksomheden ogsaa til at omfatte Skibsrederi, idet Sejlskibsrederiet »Scandia« startedes dette Aar med ham som Hovedreder og korresp. Reder. Desuden optoges en omfattende Skibsklarenings- og Skibsbefragtningsforretning. B. har været Formand for Handelsforeningen og var Kasserer i Historisk Samfund for Ribe Amt, han var i Bestyrelsen for Esbjerg Sømands- og Fiskerhjem samt »Esbjerg Bombebesø«. Foruden at være dekoreret med Ridderkorset af Dannebrogordenen og af Vasaordenen var B. dekoreret med den preussiske Kroneorden og den røde Ørns Orden.

### Verdens største Motorskib „Asturias“.

Fra Harland & Wolfs Værft i Belfast blev Verdens største Motorskib forleden sat i Vandet.

Skibet, der fik Navnet »Asturias«, er bygget til Royal Mail Packet Co. og er bestemt for Ruten paa Sydamerika. Skibet er paa 22,000 Brutto Tons og har en Maskinkraft paa 20,000 H. K. og overgaar saaledes betydeligt de hidtil byggede Motorskibe. Skibet er 655' 8" langt og 78 Fod bredt. Der er 11 vandtætte Skodder.

Alle Saloner og Kabytter er i høj Grad luksuriøst udstyret, og alt er lagt an paa at gøre Rejsen saa behagelig som muligt for Passagererne. Ialt kan Skibet tage 1740 Passagerer og Besætning.

Maskineriet bestaar af 2 Harland — Burmeister & Wain — 8 cylindrede 4-Takts, dobbeltvirkende Dieselmotorer. Hver af de to Motorer udvikler 10,000 H. K. Alt Hjælpemaskineri er elektrisk.

### Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Lørdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Primerø«, bygget for Regning A/S Ivarans Rederi, Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Det Hoveddimensioner er følgende:

$$367'-0'' \times 53'-6'' \times 27'-6''$$

og Bæreevnen er 7600 Tons d. w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2300 I. H. K. og alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet samt enkelte indbudte.

### Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes i Dag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 338 til A/S Ivarans Rederi, Oslo, i Vandet.

Skibet, der er et Søsterskib til det for samme Rederi under Bygning værende Motorskib »Primerø«, bygges til Norsk Veritas og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

$$367'-0'' \times 53'-6'' \times 27'-6'',$$

og Bæreevnen er 7,800 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, der overværedes af Rederen, Generalkonsul Ivar An. Christensen, m. fl., forløb i alle Maader smukt, og Skibet døbt af Rederens Frue med Navnet »Segundo«.

### Skibskøb.

Kornfirmaet Eriksen & Christensen, Esbjerg har i disse Dage købt Motorskonnerten »Trorogro fra Trangisvaag, og Skibet har nu faaet Navnet »Asta«. Kapt. Nielsen fra Thure har faaet Skibet at føre.

Købesummen ubekendt.

### Taksterne for Radiotelegrammer.

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet meddeler, at Taksterne for Radiotelegrammer, der fra og med den 1. Juli 1925 sendes til eller fra danske Skibe, vil blive afregnet efter en Kurs af 1 Frc. Guld = 1.20 Kr.

### Den norske Sømandskonflikt.

Den norske Forligsmand, Finansborgmester Lie, har nu fremsat et Forslag til Overenskomst i den norske Sømandskonflikt. Rederforbundet og Matros- og Fyrbøder Unionen skal nu tage Stilling til Forslaget, og Svarene skal afgives senest den 22. Juli.

### Ophugninger i 2. Kvartal 1925.

»Lloyds List« opgør Ophugningerne i 2. Kvartal i Aar til 1,250,000 Tons.

### Flyttet.

Nørre Sundbys bekendte Skibsmægler, N. F. Stegmann, er nu flyttet ind i sit nye store Kontor, som er udmærket beliggende nede ved Havnen.

### Signaltjenesten paa Domesnäs.

Skibsmæglerfirmaet Jens Petersen & Co., Riga, meddeler, at Stationen Domesnäs (Kolkasrags) nu paany modtager Signaler fra Skibene, dog kun om Dagen, og Signalerne bliver straks videresendt. For Skibe, der er bestemt til Riga eller til en af Lastepladserne i Riga Bugt, og som ikke har traadløs Telegraf, vil det være af stor Betydning, at man paany kan rapportere Passagen ved Domesnäs.

### Rapporteret flydende Vraggods.

Dansk Damper Hafnia rapporterer over Københavns Radio:

Løsdrevende Vraggods tilsyneladende Dækket af en mindre Fiskekutter eller lignende Fartøj i meget havareret Stand passeredes den 16. d. M. Kl. 11 Fm. — Greenwich Middeltid paa ca. 57° 32,5' n. Brd. 8° 9' øst. Lgd.

### Queensland erklæret pestfri.

Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til telegrafisk Indberetning fra Generalkonsulatet i Sydney, at Queensland nu er erklæret pestfri.

### Dampfærge bestilt i Helsingør.

»Sydfyenske Dampskibsselskabs« Bestyrelse har, efter hvad Sv. Amtst. erfarer vedtaget at afslutte Kontrakt med Helsingør Jernskibsværft om Bygning af en Jernbanefærge til Svendborg-Rudkøbing-Ruten.

Færgen skal være paa Størrelse med Mommark-Færgen, 150 Fod lang og 35 Fod bred, og der skal være Plads til 5 Jernbanevogne, foruden Passagerer og Gods.

Den nye Færge skal leveres i Løbet af Maj Maaned næste Aar, til hvilken Tid man ogsaa skal have Færgelejerne i Svendborg og Rudkøbing færdig.

### Død om Bord paa sit Skib.

Der er indløbet Meddelelse om, at Kaptajn F. L. Wilhjelm pludselig er afgaaet ved Døden om Bord paa sit Skib, Barken »Transocean«, der var under Vejs til Gaspe i Canada. Telegrammet er afsendt af Styrmændene fra en Havn i Nærheden af Bestemmelsesstedet, og man antager, at Skibet paa Grund af Kaptajnens Sygdom har søgt Lægehjælp her.

Kaptajn Wilhjelm, der efterlader sig Hustru og seks Børn, havde sin Kone og et af Børnene, en lille Dreng, med paa den Rejse, der blev hans sidste.

Den Afdøde, der blev et halvt Hundrede Aar gammel, stammede fra Ærø.

### NY FRAGTRUTE HELSINGFORS—NEW YORK

Den svenske Amerikalinje har besluttet at sætte to Motorskibe »Korsholm« og »Gustavsholm« ind i en 14-Dags Fragtrute Helsingfors-New York. »Korsholm« afgik den 13. Juli for første Gang fra Helsingfors.

GHEENT

*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 » » » » » » » » » 14,000 »  
En » » » » » » » » » 8,000 »  
En » » » » » » » » » 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.**  
GHEENT

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: 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. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staalrosser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.*

TELEFON NR.: 30 · 51 · 3362

ROTTERDAM

*Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene og  
Rhin-Baade*

Telegram-Adresse:  
**VELTENNAAR, ROTTERDAM**

**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM** MAASSTRAAT 17b

*Entrepenører for  
Kornelevator Kompagniet*

*Adm. Direktører for  
»ACCURATA« CO., Ltd.  
Korporationen for edsborne  
Vejere, Malere og Tællere  
i Rotterdam*

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøegaarden, 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

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<sup>TE</sup> & 6<sup>TE</sup> UDG.

CODER:  
BENTLEY'S  
SCOTT'S 9<sup>TE</sup> & 10<sup>TE</sup> UDG.

STETTIN

**GUSTAV METZLER**

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER  
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

**WIESE & CO., LISSABON**

TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO

**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**

TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

LISSABON

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. JULI 1925

London .....	22,30	Berlin .....	109,30
New York .....	460,00	Paris .....	21,90

Antwerpen .....	21,50	Stockholm .....	123,60
Zürich .....	89,35	Oslo .....	84,50
Rom .....	17,25	Helsingfors .....	11,62
Madrid .....	66,75	Prag .....	13,65
Amsterdam .....	184,85	Wien .....	64,75

## POSITIONSLISTE PR. 20. JULI 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Lisbon 13.7.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
m.s. *Afrika*, Svarrer, ank. Suez 19.7.  
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Ardrossan 7.7.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Bjarkø 19.7. til Antwerpen.  
s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Bordeaux 17.7. til Newport Man.  
s.s. *Alf*, Clausen, ank. København 18.7.  
s.s. *Alfa*, ank. Sevilla 16.7.  
s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Cardiff 17.7.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Genua 20.7. til Livorno.  
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. London 17.7.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Dunnet Head 16.7.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. Brisbane 16.7. til Sydney.  
s.s. *Anna*, ank. København 19.7.  
s.s. *Anneberg*, Koff, ank. Torneå 14.7.  
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Göteborg, 19.7.  
s.s. *Argentina*, Wenck, ank. København 19.7.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 17.7. til River Plate.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New York 10.7. til København.  
m.s. *Asia*, Dahl, ank. Antwerp 19.7.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. København 17.7. p. R. t. Terneuzen.  
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Aarhus 18.7.  
m.s. *Australien*, Møller, pass. Ushant 20.7. p. R. t. Port Said.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. Walkom 18.7.  
s.s. *Æxel*, Magleby, afg. København 19.7. til Strømfors.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Libau 19.7. til Tyne.  
s.s. *Belgien*, Hansen, fart Kuba.  
s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 18.7.  
s.s. *Benedikt*, Falk, København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Rotterdam 7.7.  
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Trangsund 17.7. til Rotterdam.  
s.s. *Birle*, Christensen, afg. Caimamera 17.7. til New York.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Sunderland 19.7.  
s.s. *Bodil*, ank. Hernesand 19.7.  
s.s. *Bogø*, Christensen, ank. Leningrad 13.7.  
s.s. *Bolivia*, Prahll, pass. Panama 9.7.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 14.7.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Trangsund 13.7.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, afg. Marseilles 17.7.  
s.s. *Brasilien*, afg. Göteborg 17.7. til New York.  
s.s. *Bratlingsborg*, Larsen, afg. Chaparra 15.7.  
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Emden 19.7.

s.s. *Brelland*, Larsen, ank. København 20.7.  
s.s. *Britta*, Ushant, ank. Bilbao 18.7.  
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. København 19.7.  
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Blyth 17.7.  
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Dieppe 16.7.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, København-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. St. Vincent 3.7.  
s.s. *Carmen*, ank. Velzen 17.7.  
s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. Malaga 20.7. til Lissabon.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. St. Thomas 19.7. til Panama Canal.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Newport News 18.7.  
s.s. *Cimbria*, Svann, København-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jacobsen, pass. København 20.7. p. R. t. Zaandam.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Hamburg 18.7.  
s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Ostende 18.7.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Jørgensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Rouen 18.6. til Nantes.  
s.s. *Dan*, Clausen, pass. Helsingør 18.7. paa Rejse til Ghent.  
s.s. *Danefjell*, Simonsen, afg. Kemi 19.7. til Nord Frankrig.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Said 8.7. til Gibraltar.  
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 7.7. p. R. t. Grønland.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Finisterre 19.7. paa Rejse til Rotterdam.  
s.s. *Danery*, Voss, ank. Uleaborg 14.7.  
s.s. *Dania*, Benche, ank. Oslo 19.7.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. New Orleans 17.7.  
s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. New Orleans 30.6. til Aalborg.  
s.s. *Diana*, Tramp, afg. Helsingør 20.7. til København.  
s.s. *Dorrit*, Uleaborg 19.7.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 19.7.  
m.s. *Drogden*, Hansen, ank. Sandvik 10.7.  
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Port Arthur (Texor) 15.7. til Danmark.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, Black, afg. Bordeaux 21.7.  
s.s. *Ebba*, ank. Riga 19.7.  
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, Danmark-London Ruten.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Swansea 16.7. til København.  
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Riga 17.7.  
s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.  
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Korsør 18.7.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Newport Man 18.7.  
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Trangsund 14.7.  
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Uleaborg 17.7.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Havana 6.7.  
s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Leith 17.7.  
s.s. *Erik*, Bastholm, afg. Drogheda 17.7. til Newport Man.  
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Arkangelsk 20.7.  
s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, afg. København 18.7.  
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Poole 16.7.  
s.s. *Esbørn Snare*, Dreyer, afg. Esbjerg 20.7. til Hamburg.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ester*, pass. Ushant 17.7. paa Rejse til Sevilla.  
s.s. *Esther Maria*, Clausen, pass. Kielerkanalen 20.7. paa Rejse til Boulogne S/M.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Terneuzen 16.7.  
s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Danzig 21.7. til Vestgaaende.  
s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København fra 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, Ruten København-sydfynske Pladser.  
m.s. *Falstria*, Jørgensen, pass. Gibraltar 12.7. paa Rejse til Port Said.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Hobro 18.7.  
s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Cheriban 13.7.  
s.s. *Fiona*, Petersen, København-Mariagerfjord og København Nakskov Ruterne.  
s.s. *Flora*, Thomsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. Rio de Janeiro 17.7. til Madeira.  
s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Beckton 17.7.  
s.s. *Frankrig*, Parker, ank. Kowisto 15.7.  
s.s. *Fredensborg*, Hillebrandt Lund, ank. Grangemouth 15.7.  
s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Montreal 10.7. til København.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. København 10.7.  
s.s. *Frederiksberg*, Larsen, pass. Start Point 18.7.  
s.s. *Frejr*, Nikolaisen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## 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. »Schoue«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
Telgr.-Adr. Saxberg.

**Helsingør:**

K. F. Marstrands Eff.

**Randers:**

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

**Vejle:**

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

LONDON

STUVERI I LONDON  
**BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)**

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E. 14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.  
 Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

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

**LAMBERT BROTHERS**  
 LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} »Lamberte
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 .....	} »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

**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 2078 & 2871
A.B.C.	"Carlhom, Grimsby"	Hull: Central 5088 (two lines)
Baltic	"Carlhom, Hull"	Immingham: Central 38
	"Carlhom, Newcastle-on-Tyne"	Newcastle: City 144

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

**J. A. FINZI & YOUNG**

8, FENCHURCH BLDGS.  
 LONDON, E.C.3  
 TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
 7 Chapel Street .... Liverpool  
 1 Cannon Street .... Birmingham  
 24 Charles Street .... Bradford  
 »York House» 5/7, St.  
 Mary Axe ..... London  
 Corn Exch. Chambers,  
 Exchange Street ... Sheffield

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 SCT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

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: »Vonnehren»

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.

s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Kristinestad 15.7. til West Hartlepool.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. København 20.7. til Nakskov.  
 s.s. *Frode*, Kajs, afg. Port Talbot 14.7. til Quebec.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, afg. Antwerpen 18.7. til København.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda*, afg. Rotterdam 18.7. til Nørresundby.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Glasgow 13.7.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Hull 11.7.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. København 20.7.  
 s.s. *Gunver*, ank. Alicante 19.7.

## H

s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Keret 17.7.  
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Antwerpen 20.7.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Langstein 14.7.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Havre 19.7.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Koivisto 17.7.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Randers 20.7.  
 s.s. *Hammerhus*, Hveissel, pass. Holtenau 19.7.  
 s.s. *Hans Tausen*, Jacobsen, ank. Rotterdam 17.7.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. København 19.7.  
 s.s. *Harriet*, ank. Grimsby 17.7.  
 s.s. *Hebe*, Ingemann Andersen, ank. Newcastle 19.7.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, pass. Holtenau 19.7. p. R. t. Amsterdam.  
 s.s. *Helene*, ank. Mazagan 19.7.  
 s.s. *Helga*, ank. Sundswall 18.7.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 7.7.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København 21.4.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Lissabon 18.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 18.7. til Cardiff.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Liverpool 18.7.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Holbæk 16.7.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt i København.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Bordeaux 19.7.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Mejillanes 15.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Livorno 19.7.  
 s.s. *Inger*, ank. Wiborg 16.7.  
 s.s. *I. P. Justesen*, Jensen, afg. Dunston 20.7. til København.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Stettin 19.7.  
 s.s. *Island*, Frandsen, København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Aalborg 18.7.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 20.7.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Antwerpen 19.7.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. København 16.7.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. San Pedro 15.7.  
 s.s. *Jenny*, afg. Aguilas 15.7. til Carthagena.  
 s.s. *Johanne*, ank. Specia 17.7.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. København 13.7.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Fiume 16.7.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Antwerp 19.7.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Cete 17.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Miramichie 8.7.  
 s.s. *Karla*, ank. Hovid 17.7.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 16.7.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Savannah 15.7. til København.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Melbourne 18.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Trångsund 17.7.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Kolding 20.7. til Kalundborg.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Para 9.7.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, afg. Calais 18.7. til Hull.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Ostende 17.7.  
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Malta 19.7. paa Rejse til Hamborg.

## L

s.s. *Lars Kruse*, van Deurs, pass. Gibraltar 18.7.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Brunswich (Georgia) 18.7.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Sevilla 16.7.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. New York 21.7. til Østgaaende.

s.s. *London*, Caspersen, afg. Raumo 18.7. til London.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Avonmouth 14.7.  
 m.s. *Lynellen*, Madsen, ank. Svendborg 8.7.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn 19.7.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Port Talbot 7.7. til Quebec.  
 s.s. *Maja*, Rindberg, oplagt i København fra 23.6.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Tsingtao 19.7. til Shanghai.  
 s.s. *Mano*, Rathje, ank. Dunkerque 15.7.  
 s.s. *Margrethe*, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie*, ank. Guernsey 15.7.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. København 14.7.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Rafsø 19.7.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. København 20.7. til Kristinestad.  
 s.s. *Maryland*, Pape, afg. Hamburg 18.7. til Newcastle.  
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Cap Race 18.7. paa Rejse til Hamborg.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Havre Rhed 15.7.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Aarhus 18.7. til Middelhavet.  
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, pass. Gibraltar 16.7. paa Rejse til Island.  
 s.s. *Moen*, Olsen, København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, afg. Liverpool 21.7.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Waskot 11.7.  
 s.s. *Nancy*, ank. København 4.7.  
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Panama 14.7.  
 s.s. *Nautik*, afg. Denia 17.7. til Cannes.  
 s.s. *Neptun*, pass. Brunsbrüttel 16.7. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Nerma*, ank. Thames 10.7.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. New York 10.7.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, pass. Brunsbrüttel 18.7. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Watchet 16.7.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Korsør 19.7.

## O

m.s. *Odense*, Kähler, København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, ank. Newcastle 19.7.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Rosario 8.7.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Ghent 13.7.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.6.

## P

s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Aden 13.7. til Macassar.  
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Waija 20.7.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Cap Leeuwin 4.7. paa Rejse til Cape Town.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Victoria B. C. 16.7.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Norfolk 14.7.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. København 7.7. til Philadelphia.  
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. Vancouver 17.7.  
 m.s. *Philip*, Petersen, ank. Randers 16.7.  
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Immingham 15.7. til Leningrad.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Raumo 16.7. til London.

## R

s.s. *Randi*, ank. Hull 14.7.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Nakskov 26.6.  
 s.s. *Rhone*, Thomsen, Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Hull 16.7.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, afg. Trångsund 18.7. til Zaandam.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 17.7.  
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Aalborg 20.7. til Odense.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 15.7. til Nyborg.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Riga 17.7. til St. Nazaire.  
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 19.7. paa Rejse til London.  
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. Nørresundby 15.7.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Montreal 20.7.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newcastle 20.7. til Melbourne.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Melbourne 16.7. til Pt. Lincoln.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, laster i Antwerpen for Danmark.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. New Orleans 7.7.  
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Sandvik 17.7. til Rochefort.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Oran 19.7.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, pass. Skagen 19.7.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, afg. Trångsund 18.7. til London.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Middelfart 19.7.



NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
 INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
 NEW ORLEANS

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

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

MONTREAL

**DOMINION SHIPPING COMPANY**  
 (S. A. FOLDEN)  
*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*  
*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*  
 TELEGRAM-ADRESSE: "DOUBLEDECK" 14, PLACE ROYALE  
 MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**  
 AGENTER FOR SKANDINAVIEN: MONTREAL (CANADA) LONDON AGENT:  
 FERD. PHILIPSON & CO. TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL C. P. FRESH WATER  
 AMALIEGADE 29 B KØBENHAVN *Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger* 101, LEADENHALL ST.  
 LONDON E. C.

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,  
 TELEFON: 8760 CITY W. C. BACON HAROLD BACON **MANCHESTER**  
**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**  
 Repræsentanter for de italienske Statsbaner og den kgl. italienske Marine **SKIBSMÆGLERE** Repræsentanter for det britiske Marineministerium  
 Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull i Manchester og Liverpool  
 Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd. Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

PORTLAND,  
MAINE

**Cameron's**  
 SKIBSFORSYNING/FARVER  
 OG PATENT BUND-MALING  
 Alex. Cameron & Sons Ltd.  
 Sunderland / England

SUNDERLAND

**THE C. T. SWETT COMPANY**  
 SLAGTERE & SKIBSHANDLERE  
 DÆKS- & MASKIN-FORSYNING  
**PORTLAND, MAINE**  
 Telefon: 6930 · 130-132 Commercial Street · Nat-Telf.: 1520

BO'NESS

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**  
 DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
**MIDDLESBROUGH**  
 Coder: Watkin's & Scott's Telegr. Adr.: Coomarco, Middlesbrough

MIDDLES-  
BROUGH

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

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 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 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. *Skodsborg*, Grove, afg. Saffi 19.7.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Aarhus 15.7.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 16.7.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Leningrad 15.7.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. København 20.7.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Trondhjem 17.7.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.7.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Hook of Holland 18.7.  
 s.s. *Stella*, afg. Sundsvall 19.7. til Gandia.  
 s.s. *Svanhild*, Petersen, ank. Kotka 19.7.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 18.7. til Vestengland.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Tyne 18.7.  
 s.s. *Svend Pii*, Møller, afg. Boulam 18.7.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. London 11.7.  
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, afg. Velzen, 18.7. til Sunderland.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Brunsbüttel 15.7.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New Orleans 3.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *T. M. Werner*, Mareker, pass. Lissabon 17.7.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Kolding 17.7.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 17.7.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i Dok i København 27.6.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Cardiff 14.7.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 19.7.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Havre 19.7.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Nakskov 20.7. til København.  
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Singapore 15.7. til Hongkong.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Durban 3.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-København-Vestnorge Ruten:

s.s. *Tula*, Hansen, afg. Melilla 19.7. til Oran.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, København-Leningrad Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. København 19.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 17.7.  
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 18.7.  
 s.s. *Uraniensborg*, Rise, pass. Terceira 18.7.

**V**

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dundee 17.7.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Stettin 17.7.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Torneå 17.7. til Havre.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Ivigtut 8.7.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Norfolk 15.7.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 20.7. til Helsingør.  
 Bark *Viking*, ank. København 16.7.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Antwerpen 8.7.

**W**

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. København 20.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Leningrad 17.7. til Ghent.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Randers 18.7.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Brunsbüttel 19.7. paa Rejse til Valencia.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 16.7.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Hook of Holland 19.7.

**POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE**

m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Walkom 20.7.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Hobro 17.7.  
 3m.Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, ank. Orth 10.7.  
 3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Sandvik 10.7.  
 3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Totnes 15.7.  
 3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Burgstaaken 10.7.  
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, pass. Holtenau 13.7. paa Rejse til St. Brieuc.  
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, ank. Dundrum 7.7.  
 3m.Sk. *Dagny*, A. P. Petersen, pass. Helsingør 14.7. paa Rejse til Padstow.  
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, afg. Ipswich 14.7. til Kragerø.  
 3m.Sk. *Falken*, J. Rasmussen, forv. afg. Thurø 19.7. til Søderhamn.  
 3m.Sk. *Geston*, R. Lund, ank. Stornoway 15.7.  
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, ank. Ørnskjoldsvik 12.7.  
 3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, pass. Helsingør 1.7. paa Rejse til Douglas.  
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, afg. Thurso 14.7. til Trangund.  
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, afg. Trangund 11.7. til Ouimper.  
 3m.Sk. *Pallesen*, L. Jensen, ank. Stornoway 15.7.  
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, ank. Ouimper 11.7.  
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, ank. Pantieux 16.7.  
 3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, ank. Paluden 17.7.  
 3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, afg. St. Helier 9.7. til Norrkøping.  
 3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, afg. Ljusne 4.7. til Courseulles.  
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, afg. Lerwick 15.7. til Dysart.  
 3m.Sk. *Zampa*, E. Johs. Jørgensen, ank. Gefle 26.6.  
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, ank. Port Daniel 10.7.  
 3m.Sk. *Martin Nisson*, Jensen, afg. Dysart 22.6. til Harburg-Grace.  
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, afg. Nørresundby 19.6. til Archange.

3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Charlestown 15.7.  
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, ank. København 16.7.  
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Odense 30.6.  
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, ank. Yxpila 12.7.  
 3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, afg. Danzig 3.7. til Charlestown.  
 3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, ank. Sundswall 4.7.  
 3m.Sk. *Dannebrog*, Hansen, afg. Moren 15.7. til Bordeaux.  
 3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, ank. Svendborg 14.7.  
 3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt i Thura.  
 3m.Sk. *Neptun*, Bastrup, afg. Terceira 17.7.  
 3m.Sk. *Gerda*, Andersen, ank. Portorico 15.7.  
 3m.Sk. *Mars*, Olsen, afg. Cadiz 15.7.  
 3m.Sk. *Arietis*, Jensen, ank. Klaksvig 13.7.  
 Sk. *Gloria*, Kromann, afg. Ærøskøbing 18.7. til Sundswall.  
 3m.Sk. *Svalen*, Hansen, afg. Newfoundland 14.7. til Oporto f. O.  
 3m.Sk. *Sif*, Raahauge, afg. Hornafjord 15.7. til Newfoundland.  
 Sk. *Bonavista*, Christensen, afg. Burgeo N. F. 16.7. til Oporto.  
 3m.Sk. *Leif*, Albertsen, ank. Aarhus 18.7.  
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Wiborg 11.7.  
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, ank. Hamburg 15.7.  
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Dundrum 15.7. til Lovisa.  
 Sknbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, ank. Svendborg 17.7.  
*Skandia*, B. Harris, afg. Norge 15.7. til Folkestone.  
 Chr. *H. Rasmussen*, M. Boye, ank. Ørebak, 16.7.  
*Clytia*, J. Hansen, pass. Skagen 19.7. p. R. t. Holbæk.  
*Gerda*, J. Staugaard, ank. Cuba 19.7.  
*Albert*, Clausen, ank. Langesund 18.7.  
*Elisabetha*, Christensen, ank. Civitavecchia 13.7.  
*Frida*, Jørgensen, afg. Havre 19.7.  
*Meta*, Andersen, ank. Ballen 19.7.  
*Venus*, Boye, afg. Flensborg 15.7.  
*Gertrud*, Rasmussen, ank. St. Johns 15.7.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

**Sct. Anna Plads 28**

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**A/S RANDERS REBSLAAERI**Hamp- 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. THYGESEN**

SKIBSPROVIANTERING

GRUNDLAGT 1893

FRILAGER · VARER FOR UDFØRSEL

FORLANG TILBUD

Eneerrepræsentant for Danmark:

**HARRY LEVIN**

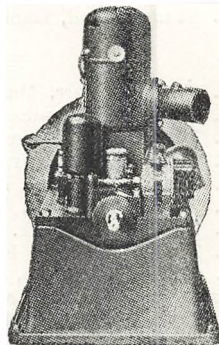
(INGENIØRAFDLG.)

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

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.: JACSONB

**F. V. T. NIELSEN**

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhw. 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

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasø

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

**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 »  
Åttu . . . . . 20 »  
Wartsala inner road . . . . . 16 »  
    α outer road . . . . . 20 »  
Strömma inner road . . . . . 16 »  
    α 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.

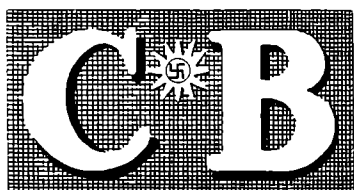
STØBERI  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET  
DIESEL MOTORER  
INDTIL 40.000 I. H. K.

# Drik



## SPORTSVAND

NY FORFRISKENDE  
SOMMERDRIK

\*

**CARLSBERG  
BRYGGERIERNE**

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, 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

**P. Brown jun. & Co**

Amaliegade 45 · København · Danmark

★  
 Befragtning & Rederi  
 Dampskibsselskabet »Nordens«

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
 MIDDLESBROUGH

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

**DET FORENEDE  
 DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

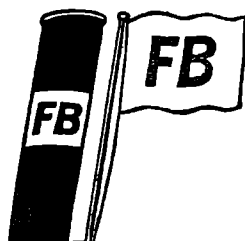
A/S DAMPSKIBSSELSKABET

**"PACIFIC"**

AMALIEGADE 29A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**  
 Korre-ponderende Reder



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3914  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Nattef. 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 · 31

FREDAG 31 · JULI 1925

32 · AARG.

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

### DESERTIONER

#### EN GOD FORRETNING FOR MANDSKABET

**B**erlingske Tidende og Politiken har og — forekommer det os — ganske med Rette fremdraget de eksisterende, fuldkomment uholdbare Forhold med Hensyn til Rømning af danske Sømænd i amerikanske Havne. Vi har ogsaa tidligere i *Dansk Søfarts Tidende* omtalt disse Forhold og paavist, at Misøren for en stor Del skyldes, at den amerikanske Immigrations-Lov og den berygtede La Follette-Lov faktisk strider mod hinanden, idet en Skibsfører, eller rettere hans Rederi, ifølge Immigrations-Loven ifalder en Bøde af 1,000 Dollars for hver Mand af Besætningen, der maatte benytte Opholdet i en amerikansk Havn til at rømme, medens det efter La Follette-Loven er forbudt Skibsføreren at hindre Mandskabet i at gaa i Land. Naar saa dertil yderligere kommer, at de Lønninger, der hydes Sømænd saavel af private amerikanske Rederier som af Shipping Board, for slet ikke at tale om de Hyrer, som Henry Ford, der jo nu ogsaa er begyndt at drive Skibsfart, byder, og som ligger fra 50 til 100 pCt. over, hvad andre private amerikanske Redere betaler, er det givet, at danske Redere umuligt kan undgaa at lide store Tab ved Rømningerne, og at Forholdet er ganske uholdbart.

Som et typisk Eksempel blandt de mange skal vi nedenfor referere de triste Erfaringer, en dansk Skibsfører nylig har gjort i Philadelphia. Vanskelighederne begyndte for hans Vedkommende allerede i Dieppe, hvor han var nødsaget til at komplettere sin Besætning med tre Mand som Følge af Afmønstring, Sygdom og Rømning. Ændringen i Mandskabslisten blev meddelt den amerikanske Konsularembudsmand i Dieppe, der kun forlangte en Tillægsliste udfærdiget for de nye Mænd og erklærede, at han vilde underrette Myndighederne i Amerika, saaledes at Skibet ikke vilde faa Vanskeligheder ved sin Ankomst til amerikansk Havn.

Skibet ankom til Girard Point en Morgen Kl. 7.30, og da Immigrations-Embedsmanden Kl. 1.15 Em. kom om Bord, gav han Ordre til, at de i Dieppe paa-mønstrede Folk indtil videre skulde forblive om Bord, hvilket disse ogsaa lovede, men den følgende Morgen savnedes de alle tre. Sagen blev meldt til Immigrations Myndighederne, der Dagen forud havde skrevet til Washington for at faa oplyst, om man der havde modtaget Indberetning om de tre Sømænd fra Konsulatet i Dieppe. Da der endnu fem Dage efter ikke var indløbet noget Svar fra Washington, og da Skibet skulde være andetsteds paa bestemt Dato, var Kaptajnen nødsaget til at skaffe 3,000 Dollars til Veje for at faa Tilladelse til at sejle. Resultatet blev, at disse 3,000 Dollars blev beslaglagt af de amerikanske Indvandnings-Myndigheder som Bøde for Krænkelse af den amerikanske Immigrations-Lov. Hvis Kaptajnen havde spærret Folkene inde, vilde han være ifaldet en endnu større Bøde, som en hvilken som helst ameri-

kansk Dommer, der fortolkede La Follette-Loven efter dennes Aand og Bogstav, vilde have idømt ham.

#### Straffen i Danmark virkningsløs.

Ogsaa efter dansk Lov er Rømning en Forbrydelse, men i Danmark straffer man kun Forbryderen. Efter dansk Lov straffes Rømningsmanden med Bøde eller Fængsel, dog ikke over 6 Maaneder. Hidtil, eller i hvert Fald i den senere Tid er Retten optraadt overordentlig mildt overfor Rømningsmænd, idet man almindeligvis har idømt dem en Bøde af 60 Kr., og Bøden er almindeligvis bleven betalt kontant, idet Forskellen mellem en dansk og en amerikansk Sømands Maanedshyre andrager mere end 60 Kr. Dette Beløb er imidlertid ikke ret meget mere end 1 pCt. af den Bøde, Rederiet maa betale de amerikanske Immigrations-Myndigheder for hver Rømningsmand, hvilket viser, at der er et meningsløst Misforhold mellem Forbrydelsen og Straffen. Det kan derfor ikke undre, at *Dansk Dampskibsrederiforening* er af den Opfattelse, at dette Misforhold bør rettes og i Konsekvens heraf har henledt Sø- og Handelsrettens Opmærksomhed paa Spørgsmaalet. Naar Sommerferien er overstaaet, vil Retten tage Sagen under Overvejelse, men det vilde jo unægtelig bidrage ikke saa lidt til en tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet, skriver *Scandinavian Shipping Gazette*, om ogsaa de amerikanske Myndigheder vilde overveje Muligheden for at bringe de to ovennævnte Love i Overensstemmelse med hinanden.

#### ERHVERVSMINISTERIET OG FYR- OG VAGERVÆSENET

**F**ra Hr. Kontorchef *E. Krogh* i Handelsministeriet har vi modtaget nedenstaaende Udtalelse:

Hr. Redaktør!

Deres Omtale i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 29 af mit Foredrag ved Dansk Sejskibsrederi-Forenings Generalforsamling d. 22. Juni, tvinger mig til at anmode om Plads for en enkelt Bemærkning.

Mine Udtalelser angaaende Hensigtsmæssigheden af at overføre de civile Skibsfartssager der nu ligger under militær Bestyrelse, til det civile Ministerium for Søfart, hviler paa Erfaringerne fra mange Aars Arbejde, der udelukkende har været anvendt i Skibsfartsadministrationens Tjeneste. Disse Erfaringer siger mig, at den nuværende Søfartsadministration er søndersplittet indtil det meningsløse, og at Tiden forlængst er moden til af de unaturligt adskilte Dele at danne en harmonisk afrundet og stærk Søfartsadministration, der i det lange Løb er den bedste Støtte, som overhovedet kunde gives dansk Skibsfart.

Mine Udtalelser har derimod intet med Politik at gøre, og naar den ærede Redaktion synes at ville underlægge mit Standpunkt et politisk Motiv, saa tror jeg dertil at turde sige, at det næppe vil være muligt blandt den Kreds af Skibsfartsmænd, der nærmere har fulgt mit Arbejde gennem Aarene, at finde blot en eneste, som er villig til at dele en saadan Opfattelse af mine Bevæggrunde. Den ærede Redaktions Bemærkninger om politiske Hensigter burde, forekommer det mig, ikke have været fremsat.



I Anledning af Redaktionens Slutbemærkning angaaende Omkostningsspørgsmaalet skal jeg blot bemærke, at der findes slet ingen Holdepunkter for den Antagelse, at Overførelsen til civil Administration af de militært bestyrede civile Skibsfartssager skulde betegne en kostbarere Ordning end den nuværende. En nærmere Udredning af dette Sidespørgsmaal, der i hvert Fald i højere Grad er et Statsanliggende end et Skibsfartsanliggende, finder jeg ikke for Tiden Anledning til at komme ind paa.

Deres ærbødige

Emil Krogh.

Naar Hr. Kontorchef Krogh siger, at intet politisk Motiv ligger bag ved hans Udtalelse om, at den nuværende Regering »overvejede at søge sammen- draget saa mange som muligt af de Sager, der vedrører den civile Skibsfart«, akcepterer vi naturligvis hans Ord. Men, naar der ikke ligger noget politisk Motiv bag denne Udtalelse, saa ligger der jo slet intet til Grund for den, da al Skibsfart, som vi understregede i vor forrige Artikel om dette Emne, jo er civil.

I samme Artikel stillede vi vore Spalter beredvillig

til Raadighed for et Bevis fra Hr. Kontorchef Krogh's Side, for at en eventuel Overførelse af Fyr- og Vagervæsenet fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet ikke vilde blive en betydelig mere kostbar Ordning end den nuværende. Hr. Krogh mener, at dette er et Sidespørgsmaal og i højere Grad et Statsanliggende end et Skibsfartsanliggende, og han finder derfor ikke Anledning til at komme ind derpaa. Dette kan vi kun beklage, fordi det nationaløkonomiske Moment i dette Statsanliggende angaar Skibsfartens Mænd i allerhøjeste Grad. Som skatteydende Statsborgere er det deres Pligt at paase, at vekslende Regeringer ikke bruger mere end nødvendigt til Administration af Skibsfartens Anliggender. Desuden har de sørgelige Erfaringer for, at de altid selv maa betale Broderparten af den Slags Eksperimenter.



## RADIOTELEGRAFIST PAA TIDSBEFRAGTEDE SKIBE

Under den senere Tids store Udvikling paa den traadløse Telegraferings Omraade, er det, udtaler Nordisk Skibsrederforening, blevet mere og mere almindeligt, at Skibene udstyres med Radioanlæg, og der opstaar nu ofte Meningsforskel mellem Reder og Tidsbefragter om, hvorvidt et større Skib kan anses for at være i fuldt effektiv Stand og tidsmæssigt udstyret, hvis det ikke er forsynet med Radioanlæg og Betjening.

Naar Rederne selv benytter deres Skibe i Fart, hvor Radiotelegrafist ikke er paabudt, hænder det jo imidlertid ofte, at Rederne lader Skibet sejle uden Radiobetjening, og Rederne mener derfor, at saa længe Engagement af Radiotelegrafist ikke er paabudt ved

Lov, kan heller ikke Tidsbefragterne stille Krav derom.

Særlig naar et Skib staar opført i Lloyds Register med »wireless«, og naar det maaske ogsaa havde Telegrafist om Bord, da Certepartiet blev indgaaet, vil imidlertid Tidsbefragteren ofte paastaa, at Rederiet er forpligtet til at holde Radiostationen betjent under Certepartiet.

Der vil antagelig opstaa flere og flere af den Slags Disputer, og det anbefales derfor, at man paa Forhaand søger at blive enige om Sagen og at faa indført en Bestemmelse i Certepartiet om, i hvilken Udstrækning Skibet skal holde Radiobetjening.

## USIKRE HAVNE I MIDDELHAVET

I Nr. 23 af *Dansk Søfarts Tidende* gav vi Meddelelse om forskellige usikre Havne i Middelhavet. Listen kan, efter hvad Nord. Skibsrederforening meddeler, kompletteres med følgende:

*Port Kelah* Øst for *Cap Milonia* er helt aaben for østlige og nordlige Vinde. Skibene fortøjer i Bøjer og Kabler fra Land, men med daarligt Vejr er det umuligt at ligge paa Lastestedet. Lastningen foregaar med en Cantilever med en Kapacitet af 7-800 Tons pr. Time, saa med godt Vejr kan Lastningen foregaa hurtig. En Damper indtog nylig fra Kl. 12 Middag til Kl. 9 Aften ca. 4,700 Tons.

*Port Breira* Øst for *Cap Tenes*, lignende Lastested

og lignende Lastemetoder, men meget udsat for Vinde fra Øst og gennem Nord til Vest. En Baad blev for et Par Maaneder siden lastet paa en Dag, medens en anden Baad i Marts Maaned ventede paa Grund af Vejret en Uges Tid i Algier, før den afgik til Lasteplads den 12. Marts. Baaden kunde paa Grund af den udsatte Plads ikke laste før den 22. Marts. Afskibernes Lastekapacitet i Port Breira er ca. 600 Tons pr. Time.

*Les Falaises* Øst for *Bougie* er ogsaa udsat for alle Vinde undtagen fra Syd. Skibene fortøjer i Bøjer og i Fortøjningstrosser fastgjort i Klipperne. Lastekapaciteten skal være ca. 500 Tons pr. Time og Lastningen foregaar med Cantilever. Efter daarligt Vejr maa Søen lægge sig, før Baadene kan komme paa Lasteplads.

## DANSKE SKIBES ADGANG TIL KYSTFART I CANADA

Generalkonsulatet i Montreal indberetter, at det har undersøgt, hvorvidt der efter den 31. December 1914 skulde være sket nogen Ændring i de i Canada gældende Bestemmelser angaaende fremmede Skibes Adgang til Kystfart, men at der — efter de fra forskellige Sider indhentede Oplysninger — ikke paa noget Punkt er sket nogen Ændring i de paagældende Bestemmelser, saaledes at samtlige fremmede Skibe, derunder ogsaa danske Skibe, vedblivende er udelukkede fra canadisk Kystfart. Noget ganske andet er det,

at i de senere Aar adskillige fremmede, navnlig norske, Skibe har gaaet i Fart mellem amerikanske Havne paa de store Indsøer og canadiske Havne paa Søerne eller paa St. Lawrencefloden. De paagældende Skibe ankommer som Regel om Foraaret i Ballast og returnerer om Efteraaret ved Navigationens Slutning paa St. Lawrencefloden til Europa som oftest med en Kornlast.

Under Hensyn til, at Flodsejladsen — ikke mindst paa Grund af de forskellige Kanaler og Sluser, der besjles — er ret kostbar og slider stærkt paa Skibene, ligesom Mandskabsspørgsmaalet er vanskeligere og kostbarere at ordne i denne Fart, menes det ikke, at denne Sejlads byder Fordele af væsentlig Art.

## SKIBSREDER DAN BROSTRÖM DÖD

Den fremragende svenske Skibsreder, *Dan Broström*, er Fredag Eftermiddag omkommet ved en Automobilulykke i Nærheden af Halmstad.

Dan Broström havde overværet Stabelafløbningen af Damperen »Skåneland« i Malmø og vilde derefter i Automobil vende tilbage til sit Landsted »Särö« udenfor Gøteborg. Han kørte selv sit Automobil og havde sin Hustru og sin Chauffør med som Passagerer. I en skarp Kurve i Nærheden af den lille By Trönninge væltede Vognen, og Broström, der kom til at ligge under den, dræbtes paa Stedet, medens de andre slap omtrent uskadt.

Broström fik sin første Uddannelse paa Skibsmæglerkontorer i England og Tyskland og traadte derefter i en forholdsvis ung Alder ind i det af hans Fader startede Firma. Forretningerne tog efterhaanden et mægtigt Opsving; den ene Linje blev startet efter den anden, og allerede saa tidligt som for 20 Aar

siden stod Dan Broström som administrerende Direktør i Svensk Østasiatisk Co., den svenske Amerika-Mexico Linje og Svenska Amerikalinjen. Desuden sad han som Formand for Bestyrelsen for en Mængde af Sveriges største Industriselskaber, ligesom han indehavde forskellige Tillidshverv indenfor de skandinaviske og de internationale Skibsfarts-Organisationer.

Broströms Baade drev Fragtfart over hele Verden, og i Gøteborg, der var hans Hovedsæde, ragede han vel op over alle andre.

Under den største Del af Verdenskrigen var Broström svensk Marineminister og nød ogsaa fra den Tid den største Anseelse i politiske Kredse, og det kan uden Overdrivelse siges, at med Dan Broström har Sverige mistet en af sine største Sønner. Hans alt for tidlige Død vækker ogsaa her i Danmark levende Beklagelse.

Den afdøde blev kun 55 Aar gammel.

## SKIBSPRISER I ANDET KVARTAL 1925

Forholdene i Trampfarten har utvivlsomt forværret sig i det sidste Kvartal, selv om der maaske er indtraadt lidt bedre Forhold for Rutebaadene efter Afslutningen af en ødelæggende Fragtratekamp. Raterne falder stadig, og de Kredse, der endnu for nogle Maaneder siden saa paa Situationen med en vis Optimisme og ogsaa af og til gav Udtryk for denne, er nu blevet tavse. Selv de værste Tider faar jo en Ende, men man har dog foreløbig opgivet at haabe paa en snarlig Bedring. De øjeblikkelige Forhold og de Forventninger, man knytter til den nærmeste Fremtid, er i høj Grad bestemmende for de Priser, der betales for Skibe i det frie Marked. Det er derfor intet Under, at Priserne, som det fremgaar af de skete Salg, er faldet yderligere, skønt de allerede for nogle Maaneder siden havde naaet et uventet lavt Niveau. Dette skyldes dog ikke udelukkende ovennævnte Grunde. I stadig sti-

gende Grad øver de frivillige og ufrivillige Salg, der sker under Trykket af de vanskelige økonomiske Forhold, en afgørende Indflydelse paa de Priser, der opnaas for Skibene. Ganske vist kan rene Tvangssalg, som de, der har fundet Sted i England gennem Bankerne, som havde Panteret i Skibene, ikke betragtes som afgørende for Bedømmelse af Skibenes Værdi, og der er, da de i væsentlig Grad falder udenfor Rammerne, ikke taget Hensyn til dem i nedenstaaende Tabel, men ikke desto mindre har de dog en meget stærk Indflydelse paa Markedets almindelige Stilling. Det kan, udtaler »Hansa«, bemærkes, at de Priser paa Skibe, som opnaaedes i det første Kvartal i Aar, holdt sig i den første Maaned af andet Kvartal, ja, den almindelige Basis var endog noget højere, men derefter faldt Priserne stadig indtil de ved Kvartalets Slutning havde naaet det i Tabellen angivne Niveau:

## II. Kvartal 1925.

Bæreevne Tons	Normal- hastig- hed Knob	Pris pr. Ton Bæreevne														
		Normalhastighed			Højere Hastighed						Lavere Hastighed					
		I	II	III	+ 1 Knob			+ 1/2 Knob			÷ 1/2 Knob			÷ 1 Knob		
					I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	
1,000	8,75	14,4	16,5	18,9	16,1	18,4	21,0	15,1	17,3	19,8	13,8	15,8	18,0	13,2	15,1	17,2
2,000	9,40	12,5	14,3	16,3	14,0	16,0	18,3	13,1	15,0	17,1	11,9	13,6	15,5	11,5	13,1	15,0
3,000	9,75	11,1	12,7	14,5	12,4	14,2	16,2	11,6	13,3	15,2	10,8	12,3	14,0	9,4	10,7	12,2
5,000	10,25	9,5	10,9	12,5	10,7	12,2	13,9	10,5	11,5	13,2	9,2	10,5	12,0	8,7	10,0	11,4
7,500	10,75	8,7	10,0	11,4	9,8	11,2	12,8	9,3	10,6	12,1	8,3	9,5	10,8	8,0	9,2	10,5
10,000	11,25	8,5	9,7	11,1	9,4	10,8	12,3	8,9	10,2	11,6	8,0	9,2	10,5	7,8	8,9	10,1
12,000	11,50	8,3	9,5	10,0	9,3	10,6	12,1	8,7	10,0	11,4	7,8	9,0	10,3	7,6	8,7	9,9

Type I er en overordentlig enkel Baad uden særlige Anlæg til Opnaaelse af Driftsbesparelser. Ogsaa Type II, der nogenlunde svarer til de normale paa Verdensmarkedet udbudte Skibe, er daarligere bygget end sædvanligt nu til Dags, idet Alderen af de Skibe, der sælges, i Virkeligheden gennemsnitlig er ret betydelig og de ved deres Bygning herskende Anskuelser forældede. Type III svarer omtrent til de Krav, der i Øjeblikket stilles til en normal Nybygning, men Skibe, der har et særlig stort Lasterum eller en udpræget økonomisk Maskine, er højere i Pris.

Bevægelsen i Priserne for Skibe i det frie Marked er ogsaa i det sidste Kvartal gaaet i modsat Retning af den, Produktionsomkostningerne paa Værfterne har taget, idet de sidstnævnte, navnlig paa Grund af Lønforhøjelser paany er stegne, men ogsaa den ringere Beskæftigelsesgrad forøger Omkostningerne. Forskellen mellem Salgspriserne paa det frie Marked og Fremstillingsomkostningerne forøges stadig, skønt de fleste Værfter vel i Øjeblikket er rede til at paatage sig Nybygninger uden Fortjeneste, og en Bedring i

disse Forhold vil først kunne ventes, naar der atter kommer Liv i Verdenshandelen. Verdenstonnagens Formindskelse ved Forældelse og Tab sker for langsomt, og Skibsbygning og Skibsfart vil endnu længe komme til at lide herunder.

## CHEKOSLOVAKIETS ADGANG TIL HAMBORG OG STETTIN

»Deutsche Allgemeine Zeitung«s Korrespondent i Hamburg har nylig til nævnte Blad indsendt en Meddelelse om, at Forhandlingerne angaaende czekoslovakiske Frihavne i Hamburg og Stettin er blevet afbrudt paa Grund af de fra czekoslovakisk Side stillede uacceptable Forlangender. Det forlyder dog, at Forhandlingerne vil blive genoptaget i September Maaned d. A., og saafremt disse ikke fører til Enighed, vil Spørgsmaalet blive overgivet til den i Versailles-Traktatens Artikel 364 forudsete Voldgiftskommission.

## DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGENS AARSGENERALFORSAMLING

(Fortsat fra Nr. 29)

Kontorchef Krogh: Det er jo et af disse Smaapunkter, om hvilket man kunde sige, at det kan man vel efterhaanden tale sig til rette om, finde ud af, hvad der er hensigtsmæssigt. Jeg tror nu, at Udgangspunktet i Sagen vist maa være det med Klassen alene. Nu har jeg just ikke alle Enkelthederne i hele Sagen paa rede Haand, men jeg tror ikke, jeg tager meget fejl ved at sige, at naar man slaar efter i Klassereglerne, vil man finde, at for Skibe, der gaar i den Fart, vi her taler om, er der et Krav om Forhudning. Det er Udgangspunktet. For vel bygger vi paa Klas-sens Regler, og det er meget sjældent, vi stiller Fordringer, der gaar udover Klassen, men naar nu i det store og hele Skibene har Fordelen ved Klassen, saa er det alligevel paa en Maade baade at faa i Pose og i Sæk, naar man desuden vil have, at Ministeriet skal sige god for noget, der gaar længere, end hvad Klassen vilde være gaaet med til. Nu ved jeg ikke, hvor strengt Klassen selv tager denne Fordring om Forhudning, men det ved jeg, at vore Teknikere inde i Ministeriet stod uden sikker Erfaring paa dette Punkt. Nu er det ikke saaledes, at vi er bange for at gaa et Skridt længere end Klassen, naar det skal være saafremt vi blot har vore Erfaringer i Orden, men de Herrer vil ikke for-tænke os i, at forinden vi gaar til et saadant Skridt, skal vi have saadanne Erfaringer, at vi kan sige god for, at dette nu ogsaa kan lade sig gøre. Men overfor dette Forhold sagde Overingeniøren: Jeg maa erkende, at jeg har ikke tilstrækkelig Erfaring paa dette Punkt, jeg tør ikke uden videre tage Ansvar for at sige, at dette her gaar godt — og saa blev vi inde i Ministeriet enige om den i Beretningen skitserede Ordning som en midlertidig Foranstaltning, men ingenlunde saadan at forstaa, at det er givet, at det skal være det sidste Ord i Sagen. Naar man læser Bestemmelsen omhyggeligt igennem, vil man ogsaa se, at der er indsat en Sikkerhedsventil baade paa det ene og det andet Punkt. Vi vil gerne se lidt af disse Tilfælde, som der her er Tale om, og hørte vore Erfaringer, forinden vi kaster los; vi kan jo virkelig være hurtige i Vendingen med at tage Stilling til et Andragende om Fartstilladelse, vi kan saaledes undertiden i en Sønærings-sag, hvor det hele kun foreligger telefonisk for os, dog svare lige paa staaende Fod. Men vi er utilbøjelige til at tage Sækken med Katten i, naar vi ikke ved noget som helst om, hvordan Katten ser ud. Dette skal dog forhaabentlig ikke hindre, at vi, naar vi har faaet en Smule Erfaring, vil kunne komme til det, som baade Formanden og Skibsreder Kromann gerne vilde naa frem til, vi vil blot gerne have en Smule Erfaring forinden.

Formanden: Vi har skam mange Aars Erfaring med Hensyn til dette Forhold. Jeg kan saaledes erindre fra den Tid, jeg selv sejlede, at Finnerne og Svenskerne sejlede ud Aar efter Aar, helt oppe fra Norrbotten, med deres fyrretræsbyggede Skibe og klarede den godt i mange Aar, selv om jeg naturligvis gerne skal indrømme, at et Skib i et enkelt Tilfælde kunde blive angrebet. Og det var Skibe af let Fyr, medens alle Skibe her er bygget af haardt Træ og ikke er nær saa udsat for Orm som de, der er bygget af det bløde Træ.

Skibsreder Kromann: Formanden sagde nu netop noget af det, som jeg vilde have fremført, bl. a. ogsaa det, at Russerne i stort Tal har sejlet paa denne Fart uden Forhudning. Som min egen Erfaring kan jeg nævne, at jeg har Skibe, der har sejlet derud mange Rejser, men jeg har ikke været i Stand til at finde Orm i dem. Vi har ogsaa et Par Stykker, som vi har taget Bunden ud af, men de har ikke faaet Orm i Vestindien, for der har de aldrig været. Ormskade kan Skibene faa alle Vegne, ikke alene Syd for den 30te Breddegrad, men det er enhver Reders egen Sag at søge Beskyttelse derimod. Vi maa stilles lige i Konkurrencen med andre Nationer, have saa faa Baand som muligt, og jeg tror ikke, det er nødvendigt, at vi skal have Tilsyn paa dette Omraade. Vi skal nok selv smøre vore Skibe, en Bestemmelse som den her omhandlede vil kun være en Hindring for os.

Skibsreder Eriksen, Marstal: Jeg vil blot lige sige til Kontorchef Krogh, at man jo ikke altid har Tid til at indhente Ministeriets Tilladelse (Dispensation) i et saadant Tilfælde. Vi havde fornylig det Tilfælde, at et Skib var befragtet fra Newfoundland til Europa, men paa Grund af Omstændighederne viste det sig umuligt at faa Skibet sendt herover, og vi fik saa telegrafisk Forespørgsel, om vi vilde sende det til Vestindien i Stedet. Der skulde altsaa svares øjeblikkelig, men var det indtruffet paa en Søndag, vilde det jo neppe have kunnet lade sig gøre at faa Svar fra Ministeriet. Ligeledes er det jo ikke i alle Tilfælde muligt, naar man f. Eks. ligger i en New Foundlandsk Havn, at sætte Skibet paa Bank, det kan vist ikke lade sig gøre i en Trediedel af de derværende Havne; enkelte Steder kan man kølhale, men i de fleste ikke, og det koster altid en Masse Penge. I det Tilfælde, jeg før nævnedes, laa Skibet med Lasten inde, saa da vilde det være umuligt at faa Bundeftersyn, og saaledes kan der komme mange Hindringer. Jeg vilde derfor gerne

slutte mig til den foregaaende Talers Ønske om, at Fritagelsen maa gælde helt ned til Ækvator.

Dirigenten: Dermed er vi færdige med Gennemgangen af Beretningens enkelte Punkter. Er der nogen, der ønsker at udtale sig om den samlede Beretning?

Den samlede Beretning godkændtes derpaa enstemmig.

## BESTYRELSESVALG ETC.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 4 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for C. P. Lund, Alfred Nielsen, F. H. Eriksen, hvis Mandater var udløbet, og R. S. Hansen, der var afgaaet ved Døden.

De tre fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes enstemmig.

I Stedet for R. S. Hansen valgtes Skibsreder Severin Anderssen, Svendborg, til Medlem af Bestyrelsen, ligeledes enstemmig.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1925.

De afgaaede Revisorer, R. P. Petersen og A. E. Rasmussen valgtes enstemmig til Revisorer for 1925.

## NÆSTE GENERALFORSAMLING AFHOLDES PAA NYBORG STRAND

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af Stedet for den ordinære Generalforsamlings Afholdelse i Aaret 1926.

Paa Bestyrelsens Forslag vedtoges det at afholde Generalforsamlingen i 1926 i Nyborg eller paa Nyborg Strand, eftersom Bestyrelsen skønnede det mest hensigtsmæssigt.

## FÆLLESREPRÆSENTATIONEN

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Foreningens Stilling over for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Formanden: Som de Herre vil vide, meldte Dampskibsrederne sig ud af Fællesrepræsentationen i September Maaned sidste Aar med tre Maaneders Varsel for at udtræde til Nytaar. Vi er alle meget kede over, at de gjorde det, vi har arbejdet godt sammen med Dampskibsrederne, de har været flinke Folk, de har ofte været, hvad jeg vilde kalde forbavsende flinke, og deres Begrundelse for at sige op er, at de mener, at de enkelte Organisationer nu kan udrette mere ved at staa paa egne Ben. Fællesrepræsentationen anmodede mig om endnu engang at henvende mig til Dampskibsrederne og forsøge, om de ikke eventuelt kunde tænke at trække deres Opsigelse tilbage. Jeg forsøgte ogsaa en Henvendelse hos Formanden for Dampskibsrederforeningen og hos flere af de større Dampskibsredere i København for at indvirke paa dem i denne Retning, men uden Resultat. Vi tilbageværende — vi repræsenterer jo otte forskellige Institutioner ialt — var meget kede deraf, men vi var dog enige om, at vi ikke skulde gaa til at opløse Fællesrepræsentationen straks, men fortsætte og se, hvad der kunde bringes ud af Situationen. Jeg talte derefter med Ministeriet. For at kunne fortsætte udover 1925 maa vi jo først og fremmest være sikre paa at faa det Beløb, der aarlig bevilges til Rejsseudgifter. Ministeriet lovede, at foreløbig skulde vi nok faa Pengene for indværende Aar, og vi har ogsaa faaet Skrivelse om, at til April kunde vi gøre Regning paa at faa Beløbet.

Nu kommer altsaa Spørgsmaalet, om Ministeriet atter vil gøre Udvej for at faa Bevillingen fornyet. Hvis Bevillingen bortfalder, bliver det sikkert for kostbart for de tilbageværende Foreninger at opretholde Fællesrepræsentationen. Jeg har talt med flere om Sagen, bl. a. med et Medlem af Fællesrepræsentationen, der er Medlem af Rigsdagen. Han har forespurgt Minister Staaung, hvorledes han stillede sig til dette Spørgsmaal, og Ministeren udtalte meget bestemt, at han interesserede sig for, at Fællesrepræsentationen bevaredes, og han skulde ikke have noget imod at arbejde hen dertil.

Jeg skulde vel have bemærket før, at da Dampskibsrederne meldte sig ud af Fællesrepræsentationen, valgte man mig til Formand, og jeg har naturligvis forsøgt at gøre mit bedste, men det er ikke altid saa let at komme over alle Punkter. Vi har f. Eks. lagt Mærke til — det er nu forresten særlig Kapt. Minor Rasmussen, der har gjort opmærksom derpaa — at der er mange Sager, som Fællesrepræsentationen tidligere havde til Behandling, som nu gaar udenom os og gaar direkte til Dampskibsrederforeningen og Sejlskibsrederforeningen og bliver besvaret derfra. Hvis man fra Ministeriets Side fortsætter paa den Maade, bliver der jo ikke meget andet for Fællesrepræsentationen at tage sig

(Fortsættes Side 528)



## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 28. Juli 1925.

Onsdag den 29. ds. vil der sandsynligvis foreligge en Afgørelse af Krisen i England, og meget vil afhænge af, om Resultatet bliver Forlig eller Kamp. Ganske betegnende er det, at mange af de paa Tynen oplagte Dampere har forsynet sig godt med Bunkers og nu ligger og venter paa Chancen. I Øjeblikket er der mange Skibe oplagt, nye og gamle, store og smaa; og saa snart Atmosfæren er mere ren og overskuelig, kommer de nok i Fart igen; men forhaabentlig først, naar der er virkelig Grund til det. En lille Opblussen i Fragtmarkedet er ikke tilstrækkeligt Grundlag til at sætte al Tonnagen paa Markedet, og det vilde være underligt, men naturligvis glædeligt, hvis Forholdene snart berettigede til det.

Den danske Krone gaar i Vejret med Kæmpeskridt. Nogle har selvfølgelig en stor Fordel af en høj Krone, men Springene er for voldsomme og kommer selv Valutaprofeterne overraskende for ikke at sige overrumplende. Den Dag, vi kan sige, at vi har en fast Valuta, vil meget være vundet og ikke mindst for Rederne.

Af oversøiske Markeder er det stadig og glædeligt La Plata, hvor der er Fremgang og Liv. 20/- er betalt for en mindre Baad, og 6/7,000 Tonnere faar ca. 18/-, 18/6d. Syd Afrika er fastere, som rimeligt er i Betragtning af det faste La Plata Marked, og de andre oversøiske Markeder holder forhaabentlig Trit.

### TRÆLASTMARKEDET

D.B.B. Raterne til kontinentale Havne er lidt svagere, og Sæmnessætningerne er som Regel meget ufordelagtige. Props og Pulpwood er fastere, og der er betalt 36/- Wiborg/Calais 1,000 Favne og 35/9d. Kotka/Calais 1,150 Favne. Til U.K. sluttet stadig mange Baade til uforandrede Rater, og forhaabentlig kommer der ingen Transportstrike, selv om Kulstriken bryder ud. Meningerne, om hvorvidt Østersøen bliver bedre til Efteraaret, er selsagt meget delte, og som Forholdene ligger i Dag, er det ganske umuligt at profetere, og det kan ikke nytte at sætte Forhaabningerne til, at »daarlige kan det ikke blive«. Det er sagt saa tit, og Gang paa Gang er det alligevel sket. Derfor er der imidlertid ingen Grund til at slutte ahead og fuldstændig afskære sig fra en eventuel Opgang.

Foruden ovennævnte Afslutninger rapporteres flere store Baade Finland/E.C. Props, 37/6d. og 38/-, 38/6d.

1,000 Stds. Skellefteå/Sharpness 44/-, fri Losning; 750 Stds. Kemi/Grimsby 45/-, old Scanfin; 400 Stds. Trångsund/Grimsby, 44/-, old Scanfin; 950 Stds. Kotka/London, 39/9d., new; 550 Stds. Fredrikshamn/London, 40/-, 1,050 Stds. Wiborg og Fredrikshamn/Antwerpen 34/6d.; flere Baade 6/7/800 Stds. Kotka/Ostende 35/-; 600 Stds. Kotka/Calais 35/-; 900 Favne lange Props Hernösand/Ghent £1,835 lump-sum.

Leningrad/U.K. noterer stadig 34/- Pulpwood, 30/- Holland, fri Lastning. *Hvidehavet* uforandret og *Canada* ret fast. 650 Bay Chaleur/Cardiff-Barry er gjort til 61/3d., og 6/800 Stds. Baade faar 62/6d.

### KUL, KOKS ETC.

Dette Marked er meget excited og kan ikke defineres. Selv om Kulstriken ikke kommer, vil det blive smaat med Laster i Begyndelsen af August, da det, som paa nogen Maade kan udskibes i Juli, vil komme afsted. Den 3. August er Bank-holiday, saa før den 4. August kommer Arbejdet ikke i Gang, og det første Resultat bliver antagelig en betragtelig Reduktion i Priserne og et svagt Fragtmarked.

### MIDDELHAVET ETC.

*Middelhavet*. — Kulafskibning er som anført uberegnelig. Af Slutninger og Noteringer bemærkes:

Tyne/Islands 18/2,200 T. 10/6d.; Sevilla 1,000 Koks 17/6d.; Ancona 3,500 T. 11/-; Algiers 5,300 T. 9/4½d.; Blyth/Marseille 3,500 T. 9/9d.; Forth/Genoa 2,000 T. 10/-; Wales/Islands 4,400 T. 9/9d.; Huelva 2,400 T. 9/6d.; Pt. Said 7,000 T. 10/9d.; Valencia 2,000 T. 12/6d.; Barcelona 2,100 T. 14/-; Alexandria 2,200 T. 11/9d.

Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, er det vestlige Middelhav lige trøstesløst, og Sortehavs- og Donaulasterne er lige lave; men der er bedre Efter-spørgsel, og en 5-6 Afslutninger om Dagen er ikke ualmindeligt. For den nye Høst fra Donau noteres ca. 16/- Basis U.K./Cont., og disse Rater formenes at komme en hel Del højere. Vandstanden paa Barren ved Sulina ventes snart at være 22', og naar det er naaet saa vidt, og denne Dybde kan holdes, bortfalder Lægterage-Klausulen for de allerfleste Skibe og Spørgsmaalet om »lowest current Rate« ligeledes. Hidtil er betalt fra 3/6d. til 6/6d. per unit for Lægterage, og Skibene er blevet godt udnyttet. Lasteomkostningerne — 2/6d. per unit — er ogsaa ganske urimelige, naar denne Operation bevislig koster en Bagatel.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

*Nord Amerika, Gulfen, Canada*. — Disse Markeder er ikke paa langt nær »up to the mark«, hvad Laster angaar; men en god Ting er, at Raterne holdes oppe, og Montreal/Cont. f. Eks. betaler 13-13½ og 14 Cents. Det er ikke længe siden, at 9-9½ C. var den gængse Rate — heldigvis kun i kortere Tid.

Kul fra Hampton Roads til Italien-Brazilien og Argentina er betydelig fastere, og i hvert Fald hvad Sydamerika Destination angaar er Fastheden nok et Udslag af Situationen i England.

Gulf-Forretninger gøres der ikke mange af, og Oliekager til Danmark noteres i 5/50-5/75 Doll., Sept. Lastning; men under 6.— Doll. er der vel ingen, som slutter. Nord Pacific, som sidst betalte 32/6d. til U.K./Cont. Novbr./Decbr., er forberedt paa at maatte højere op.

### SYD AMERIKA

*Syd Amerika*. — De sidste 5-6 Dage kan ikke opvise een ny Afslutning ud til La Plata, og Afskiberne har vist vanskelig ved at skaffe Last til alle de Baade, som laster. Rotterdam-Befragterne forsøger at fiske i rørte Vande, og Noteringerne er nu nede i 14/3d., 14/6d. Kul, 2/- extra 6/800 T. Koks med Befragternes Agenter, Bunkers etc.

Kornbefragtningerne er livligere — især for Baade ca. 5,000 Tons, og i Lørdags kom Raten op i 20/- for 4,600 Tonner. Adskillige Baade har faaet 18/-, 19/-, 19/6d. Der er ikke sluttet for Sept./Oktbr. endnu, og det vil blive ganske interessant at se, hvad Befragterne selv vurderer Markedet til.

### ØSTEN

*Østen*. — Australien begynder at komme i Markedet for new season, og der indikeres 38/9d. West Australia, 42/6d. andre Lastepladser. De andre Markeder er meget daarlige, og der skal være sluttet til under 17/- fra Bombay-Karachi.

Syd Afrika er lidt bedre. For Aug./Sept. er betalt 22/6d., 23/- og Octbr. 25/- for en 3,100 Tonner.

### TIME CHARTER

*Time Charter*. — I vestindisk Fart er Raterne uforandrede, men Befragterne viser ingen større Interesse. En lille Baad paa ca. 1,850 T. har faaet 2.— Doll. for 12 Mdr. og en stor Baad paa ca. 6,000 T. 70 Cents for en Rundrejse.

## KASTNING ELLER TAB AF DÆKSLAST

Nord. Skibsrederf. faar stadig Sager i Anledning af, at der er gaaet Dækslast tabt. Kaptajnerne nøjes som Regel med at notere Protest, hvori de anslaaar Tabet til saa og saa mange Favne eller Standards og lader det bero hermed. Nogen Konstatering af Tabet bliver som Regel ikke foretaget paa Lossepladsen. Kaptajnerne mener, at det maa være tilstrækkeligt, hvad der staar i Protesten, for at fastslaa, hvad der er gaaet tabt, og ingen kan fortænke dem heri; thi hvem skulde bedre end Skibets Mandskab, som har været tilstede, da Lasten blev kastet eller vasket over Bord, kunne afgøre dette; men i Praksis holder dette ikke Stik. Det viser sig nemlig ved den Tælling eller Maaling, som foretages af Modtageren, ofte lang Tid efter, at Lasten er losset, at Tabet ofte er mange Gange større, end hvad Kaptajnen og Mandskabet har anslaaet det til. Nu kan det jo være, at Kaptajnen er mere tilbøjelig til at undervurdere end overvurdere,

hvad der saaledes gaar tabt, men at Bedømmelsen skulde være saa fejlagtig, som Modtagerne undertiden faar det til er næppe sandsynligt.

Foreningen har haft Sager i den senere Tid, hvor Modtagerne paa Basis af deres Maaling er kommet til det Resultat, at Tabet er fra 5-10 Gange saa stort, som Kaptajnen udtaler i sin Protest, og naar da Skibet ikke har holdt Tal under Udlosningen eller paa anden Maade sørget for at faa Tabet fastslaaet, risikerer man, at Rederen maa finde sig i dette meningsløse Resultat.

Det maa derfor tilraades under saadanne Omstændigheder ikke at lade det bero med en Protest eller Erklæring fra Kaptajnen eller Mandskabet. Man maa sørge for, at Tabet straks konstateres paa en betrygende Maade, saa man slipper for at blive udsat for den Slags ubehagelige Overraskelser.

af end Konsulatsudnævnelser og sligt, og vi skulde jo dog helst gøre lidt mere Gavn. Men en hel Del beror jo paa, hvorledes Ministeriet vil stille sig med Hensyn til Bevillingen.

Sagen ligger jo saaledes, at hvis vi skal træde ud til 1. Januar 1926, skal vi udmelde os inden Oktober Maaned, men hvis Ministeriet vil stille sig velvilligt overfor Repræsentationen, tror jeg i Grunden, der indenfor denne er Stemning for at holde det gaende. Vi overlader det nu til de Herrer at tage Silling til Spørgsmaalet, om vi skal fortsætte eller melde os ud af Fællesrepræsentationen, eller om De vil give Bestyrelsen Fuldmagt til at handle efter sin Overbevisning og gøre, hvad den synes er rigtigst. Det beder vi altsaa de Herrer om at tage Stilling til.

Kaptajn *Jens Kusk Jensen*: Jeg har før været til Stede, hvor der var Tale om Udmeldelse af Fællesrepræsentationen, og Stemningen var noget delt, men til sidst viste Stemningen sig dog at være for en Fortsættelse. Enten det nemlig er Skibsredere eller Skibsførere eller Styrmand eller Ma-

skinmestre, saa skal de jo alle være ombord i samme Skib og har fælles Interesser, og de er derfor kun tjent med, at der er et Sted, hvor de kan komme sammen og drøfte disse Interesser. Derfor vil jeg absolut stemme for Fællesrepræsentationens Bestaaen, saalænge den overhovedet har nogen Tilslutning og kan fortsætte.

*Dirigenten*: Da, som de Herrer hører, Sagen for Øjeblikket stiller sig noget usikkert, foreslaar Bestyrelsen følgende Udtalelse til Vedtagelse: »Bestyrelsen foreslaar, at Generalforsamlingen giver den Bemyndigelse til at foretage, hvad den anser for bedst tjenligt for Foreningens Interesser, naar Spørgsmaalet til sin Tid vil komme til at foreligge. Liigeledes at Bestyrelsen i paakommende Tilfælde stilles frit med Hensyn til Samarbejde med andre Skibsfartsorganisationer.»

Denne Udtalelse vedtoges enstemmig.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var: *Forskelligt*.

Under dette Punkt indledede Formanden en Diskussion om forskellige Forhold, som dog ikke ønskedes refereret.

*Dirigenten*: Ja, hermed er saa Dagsordenen udtømt. Maa jeg slutte Mødet med at udbringe et Leve for Dansk Sejlskibsreder-Forening! (Akklamation).

*Formanden*: Maa jeg bede Forsamlingen med mig deltage i et Leve for Dirigenten. Han har klaret Pynten saa godt, som det overhovedet kan tænkes! (Akklamation).

Protokollen oplæstes og godkendtes.

Mødet hævet Kl. 3,15.

*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 » » » » » » » » » 14,000 »  
En » » » » » » » » » 8,000 »  
En » » » » » » » » » 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.

**L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB**

Søgaende Slæbebaade: Blaaf 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

**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,  
Motorlægttere 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  
»ACCURAAAT« CO., Ltd.  
Korporationen for edsvorne  
Vejere, Maalere og Tællere  
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinseng. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-O'sen, Tornøgaard, Bergen.

## N Y M E X I K A N S K S K A T

Under 21. Februar 1924 traadte i Mexico en Lov i Kraft om almindelig Indtægtskat. Denne mødte imidlertid saadan Uvilje blandt Befolkningen og bød paa saa mange Vanskeligheder for Myndighederne selv, at dens Haandhævelse stadig blev udsat.

Ved et Dekret af 18. Marts d. A. blev Loven derfor ophævet, samtidig med at en Lov om samme Emne i ny Udarbejdelse blev sat i Kraft fra 1. April d. A.

I denne nye Lov er ogsaa medtaget som skattepligtige, *Agenter for udenlandske Rederier*, som indtager Last og Passagerer i mexikanske Havne, og Lovens Paragrafer herom lyder som følger:

Pligtige at betale Indtægtskat er:

I eller udenfor Republikken bosatte Udlændinge, af de Indtægter eller Vinding, som stammer fra inden-

for nationalt Territorium værende Rigdomskilder eller afsluttede Forretninger.

Udenlandske Skibsfartsselskaber, som indtager Last og Passagerer i nationale Havne, betaler 2 pCt. — to Procent, af de for Fragt og Passagerbilletter indkomne Beløb.

Denne Skat eller Afgift skal efter Forlydende uden Indsigelse blive betalt af de udenlandske Skibsfartsselskabers Agenter, idet der vistnok ikke er nogen Mulighed for at opnaa noget ved en Vægring.

Det tør i denne Forbindelse være af Interesse at nævne, at Loven ogsaa foreskriver Skattepligt for udenlandske Handelshuses herværende Agenter, som foretager Indkøb af Eksportartikler, idet disse har at erlægge en halv Procent af Totalbeløbet af deres Indkøb.

## SKIBSTRAFIKEN PAA DANZIGS HAVN I JUNI MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Juni Maaned 315 med 129,774 N.R.T. mod 298 Skibe med 127,288 i Maj Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 304 med 122,414 N.R.T. mod 315 med 138,925 i Maj Maaned.

Af de i Juni Maaned indgaaede Skibe indgik 75 Skibe med 34,616 N.R.T. i Ballast, medens 44 Skibe med 17,798 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juni Maaned 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 328 med 144,816 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 313 med 135,964 N.R.T.

De imødesete Nedsættelser af Havneafgifterne er som meddelt i Generalkonsulatets Indberetning Nr. 224 traadt i Kraft i Juni Maaned, og man haaber, at disse Nedsættelser tilligemed de forventede store Afskibninger over Danzigs Havn af øvreschlesiske Kul og polsk Korn, vil kunne bidrage til, at modarbejde den Nedgang i Tonnage, der i det sidste Aar har fundet Sted her i Havnen.

Den danske Tonnage er steget betydeligt i Forhold til Maj Maaned, fra 18,918 N.R.T. til 27,692 N.R.T., men

den naar dog kun op som Nr. 3 efter Tyskland med 42,466 N.R.T. og England med 29,929 N.R.T.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Tyskland .....	117	42,466
Danzig .....	87	10,277
Danmark .....	38	27,692
England .....	24	29,929
Finland .....	3	1,224
Frankrig .....	2	1,649
Holland .....	5	1,255
Letland .....	3	1,423
Norge .....	8	5,086
Polen .....	2	773
Sverige .....	24	5,860
Spanien .....	1	1,703
Lithauen .....	1	437

Passagertrafikken er omtrent den samme som i Maj Maaned. Det vil særlig bemærkes, at den direkte Trafik til New York, der udelukkende foregaar under dansk Flag, er steget til 492 Passagerer imod 122 i Maj.

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

**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for:    Nordisk Skibsrederforening  
Danse Rederes Retsværn    Reassuranceforeningen Skuld  
Danse Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON    TELEGR.: »KNUDSEN«

**JOHN P. BEST & CO.**

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

*Skibsmæglere · Befragtere*

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**BEBFRAGTER**

Energisk, ung Mand søger Plads 15. August eller senere. Har været i Udlandet ca. 2 Aar. Taler og korresponderer Engelsk flydende, samt indgaaende Kendskab til Tysk.

**Specialitet: Nord- & Østersøbefragtning.**

Billet mrk. Chartering modtager dette Blads Kontor.

**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

**GINO & EGIDIO SALVAGNO**

Etableret 1870    VENEZIA    Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE

ASSURANCE-AGENTER



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedok og Skibsværfts Nybygning Nr. 177, s. s. »Trafik«, en Sandpumpedamper, bygget for Regning A/S Carl Nielsen, Sand- Grus- og Singelsforretning, afholdtes Fredag i Sundet.

Skibet, der er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse, har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne	130'—0"
Bredde paa Spant	27'—0"
Dybde til Hoveddæk	12'—6"

og det er forsynet med en 300 I. H. K. Triple Expansion Dampmaskine.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

### Thyborønkanal.

Thyborønkanalen har i Tidens Løb faaet en ikke ringe Betydning baade som Gennemsejlingsfarvand og som Beskyttelse for Skibe i Havsnød: Løbet over Havrevlen er 200 Meter bredt og 5 Meter dybt, og hvad selve Kanalen angaar, er den over en Kilometer bred paa det smalleste Sted. Kanalen beskyttes ved Indløbet af Moler, og Tilsanding finder ikke længere Sted; den passeredes i Fjor af 328 lodsligtige Skibe med en Nettotonnage af 150,677 Tons.

At Kanalen kan yde Beskyttelse i haardt Vejr viser følgende Eksempel. Fuldriggeren »Monica« af Drammen kom under en voldsom Efteraarstorm i 1920 drivende ind mod Kysten med sønderflængede Sejl. Skønt Kaptajnen ikke kendte Besejlingsforholdene i Kanalen, holdt han dog ind i Løbet og frelste Skibet, der stak 7 Meter dybt, og Ladningen, 3,000 Tons Kul til en Værdi af 1,700,000 Kr.

### Traadløs Telegraf paa japanske Skibe.

Paa Grund af det store Antal Skibssulykker, der i den senere Tid er forekommet, er der i Japan for kort Tid siden bleven udstedt en Lov, hvorved det paabydes japanske Skibe at være udrustede med traadløs Telegraf, saafremt deres Tonnage er over 2,000 Tons, eller de har 50 Personer eller flere om Bord. For Overtrædelse af disse Bestemmelser ifalder Rederne Bøder paa indtil 1,000 Yen. Loven er af Betydning for den internationale Skibsfart, da dens Bestemmelser ogsaa gælder fremmede Skibe, der anløber japanske Havne. Tidspunktet for Lovens Ikrafttræden vil senere blive fastsat.

### Esbjerg Kutter solgt til Syd-Afrika.

Skipper Frederiksen, Esbjerg, har solgt sin Kutter »Magda« til et sydafrikansk Selskab, og Kutteren er den 23. ds. afgaaet til Port Elizabeth under Kommando af Kaptajn Steffensen, Fanø. Kutteren har desuden en dansk Styrmand og 3 Esbjergfiskere om Bord, der skal lære Fiskerne i Syd-Afrika at bruge Snurrevaad. Kutteren har en Hjælpemaskine paa 50 H. K., og Rejsen menes at ville tage et Par Maaneder.

Overenskomsten med Køberne er et interessant Vidnesbyrd om, at de danske Fiskemethoders og Fiskelartøyers Ry er naaet vidt omkring.

### De største Motor-Passagerskibe i Verden.

Paa Cantiere Navale i Monfalcone er i Slutningen af Maj Kølen bleven lagt til de største Motorskibe, der hidtil er bygget i noget Land.

Skibene, der er bestilt af Rederiet Cosulich har følgende Hoveddimensioner: 631' 3" × 79' 6" × 45' 6", de er paa 23,500 Br. Tons eller 26,000 Depl. Tons. De bygges til højeste Klasse i Lloyd og i Registro Italiano, og Skroget bygges af Siemens-Martin Staal; der findes 5 fulde Dæk, et partielt Dæk, Promenadedæk og Baadedæk. Dobbeltbunden gaar over hele Længden af Skibet og deri føres Ferskvand, Ballast, Brændselsolie og Smørelie. Skroget er delt af 10 vandtætte Skodder, og 3 Rum kan være fyldt, uden at Skibet kan synke. Der findes Redningsfartøjer til alle om Bord, ialt 3,000 Personer, Besætningen medregnet; nogle af Fartøjerne er motordrevne.

Maskineriet bestaar af 2 Motorer af Burmeister & Wains Type, udviklende 24,000 H.K., og Farten bliver 20 Knob. Første Klasse bliver meget rummelig og smukt dekoreret.

Foruden Passagerer kan der tages 9,000 Tons Last. Der findes 6 Luger med Bomme og 16 elektrisk drevne Wincher.

### Dødsfald.

Natten mellem den 17. og 18. Juli er 1. Maskinmester, Lars Olsen, paa Grønlandske Handels Skrueskib »Hans Egede«, da Skibet befandt sig i Isen i Davisstrædet, forsvundet og sikkert druknet. Det menes, at Maskinmester Olsen, der var en overordentlig pligtopyldende Mand, har villet undersøge, om Skruen var klar af Isen og da er faldet over Bord, uden at nogen har bemærket det.



**Johan Madsen**

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

**KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH**

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF EMHVER ART

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafd.

Laboratorium: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6631  
Tlgr.-Adr.: „Raket“, København. Privatfl. Nora 2393

AKTIESELSKABET

**FRICHS**  
AARHUS



DAMPKEDLER/DAMPMASKINER

DIESELMOTORER

RAAOLIEMOTORER

for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 5030

**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.

DEN ANERKENDTE  
**ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION**  
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 49  
KØBENHAVN

**J. CHR. PETERSENS**  
**PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7856

Hovedforhandler af Statens Papir

## POSITIONSLISTE PR. 27. JULI 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Huelva 25.7.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Absalon*, A. Hansen, pass. Emden 28.7. paa Rejse til København.  
 m.s. *Afrika*, Svarre, pass. Messina 24.7. paa Rejse til Marseilles.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Ardrossan 7.7.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Antwerpen 25.7.  
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Rotterdam 24.7.  
 s.s. *Alexandra*, Holst, afg. Newport Mon. 23.7. til Esbjerg.  
 s.s. *Alf*, Clausen, ank. Wiborg 24.7.  
 s.s. *Alfa*, afg. Larache 25.7. til Casablanca.  
 s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, ank. Cadiz 24.7.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Catania 25.7. til Messina.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. London 17.7.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Cape Race 25.7.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. Sydney, 25.7. til San Francisco.  
 s.s. *Anna*, ank. Wiborg 25.7.  
 s.s. *Anneberg*, Koff, afg. Royttu-Torneå 21.7.  
 s.s. *Arabien*, Harder, pass. Vlissingen 27.7.  
 s.s. *Argentina*, , Wenck, ank. Ystad 26.7.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 17.7. til River Plate.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 27.7.  
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Antwerpen 26.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Astrid*, Bjarker, ank. Terneugen 21.7.  
 s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Aarhus 18.7.  
 m.s. *Australien*, Møller, pass. Sagres 23.7. paa Rejse til Port Said.  
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. Råfsø 27.7. til London.  
 s.s. *Axel*, Magleby, ank. Kotka 26.7.

## B

- s.s. *Banka*, Juel Hansen, pass. Perim 21.7.  
 s.s. *Beira*, Kjær, ank. Tyne 24.7.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, afg. New York 11.7.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, afg. København 27.7. til Leith.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Andersen, København-Stettin-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Berlin*, Vinding, afg. Rotterdam 25.7. til Riga.  
 s.s. *Bertha*, H. Lassen, ank. Riga 24.7.  
 s.s. *Birgil*, Bang, ank. Rotterdam 27.7.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. New York 24.7.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Sunderland 24.7. til Mariager Fj.  
 s.s. *Bodil*, afg. Hernösand 25.7. til Söderhamn.  
 s.s. *Bogo*, Christensen, pass. Hammershus 25.7. paa Rejse til Dundee.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Eureka 23.7.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Halifax 20.7.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kristinestad 26.7.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kenitra 27.7.  
 s.s. *Brasilien*, afg. Newcastle 20.7. til New York.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Chaparra 15.7.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Korsør 23.7.  
 s.s. *Brelland*, Larsen, ank. Blyth 24.7.

- s.s. *Brilla*, Ushant, afg. Pasajes 23.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Brygnild*, Huus, ank. Tyne 27.7.  
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Blyth 24.7. til Nørre Sundby.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Dieppe 22.7.

## C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Buenos Aires 21.7.  
 s.s. *Carmen*, ank. Zwyndrecht 24.7.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Oporto 26.7. til København.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Kanal 23.7. paa Rejse til Los Angeles.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, p. R t. Marseille.  
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. St. John N. B. 22.7.  
 s.s. *Cimbria*, Svann, København Randers Ruten.  
 s.s. *Cito*, J. Jordt, ank. Casablanca 22.7.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Zaandam 23.7.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Rotterdam 23.7.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Ostende 18.7.

## D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Pasajes 25.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Dan*, Clausen, ank. Ghent 21.7.  
 s.s. *Danefell* Simonsen, afg. Kemi 19.7. til Nord Frankrig.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Port Said 8.7. til Gibraltar.  
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 7.7. paa Rejse til Grønland.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Rotterdam 24.7.  
 s.s. *Danery*, Voss, pass. Hanstholm 26.7. paa Rejse til Terneuzen.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 25.7. til Boston.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. New Orleans 17.7.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. Aalborg 25.7.  
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 27.7. til København.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Raumo 25.7. til Rouen.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 23.7.  
 m.s. *Drogden*, Hansen, afg. Sandvik 24.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. New York 23.7. til Danmark.

## E

- s.s. *E. M. Dalgas*, Blach, ank. Blyth 26.7.  
 s.s. *Ebba*, ank. Luleå 26.7.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Aarhus 28.7. til Danzig.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Riga 23.7. til London.  
 s.s. *Elisabeth*, B. Jensen, afg. Riga 25.7. til Dublin.  
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt siden 17.2.  
 s.s. *Ellen*, M. Th Poulsen, ank. Oslo 27.7.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. København 25.7.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Newport Mon. 18.7.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kuonisto 24.7. til London.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Uleåborg 21.7. til London.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. New York 10.7.  
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Leith 17.7.  
 s.s. *Erik*, Bastholm, afg. Newport Mon. 23.7. til København.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Arkangel 26.7.  
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, ank. Leningrad 22.7.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Boston 24.7.  
 s.s. *Esbern Snare*, Dreyer, oplagt siden 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Sevilla 21.7.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, ank. Boulogne 24.7.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Emden 24.7.  
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. Newcastle 25.7.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København 26.6.

## F

- s.s. *Falken*, Pedersen, Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Suez 21.7. til Colombo.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Nakskov 22.7.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Soerabayo 21.7. til Suez.  
 s.s. *Flora*, Andresen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 21.7. til København.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Skagen 26.7.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Wiborg 18.7.  
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. Grangemouth 15.7.  
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. København 27.7.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, afg. Oslo 22.7. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Cardiff 19.7.  
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Hartlepool 22.7.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Newcastle 27.7.  
 s.s. *Frode*, Kajs, afg. Port Talbot 14.7. til Quebec/Montreal.  
 s.s. *Fylla*, P. Callesen, pass. Holtenu 28.7. paa Rejse til Gravelines.

## 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. »Schoue. Stats Tlf. 17.  
 P. Saxbergs Efftt., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr.-Adr. Saxberg.

**Helsingør:**

K. F. Marstrands Efftt.

**Randers:**

A. L. Nielsen, ogsaa aut. Forhyringskontor.

**Vejle:**

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

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,  
LAMBERT STOCK, 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 .....	Grimby	

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 & 2071  
A.B.C. "Carlbom, Grimsby" Hull: Central 5095 (two lines)  
Ballie "Carlbom, Hull" Immingham: Central 38  
"Carlbom, 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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragting, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
7 Chapel Street .... Liverpool  
1 Cannon Street, ... Birmingham  
24 Charles Street, ... Bradford  
York House 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALSSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

### Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kohbersmedie

Krumtapaksler og Skruetaksler 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

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

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



## G

- s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautalgr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda*, ank. Aarhus 24.7.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Glasgow 21.7. til Montreal.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Hull 25.7. til Leningrad.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, afg. København 24.7.  
 s.s. *Gunver*, afg. Alicante 23.7. til Tunis.

## H

- s.s. *H. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Keret 17.7.  
 s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, afg. Antwerpen 26.7.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Gravesend 26.7.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Bordeaux 26.7. til La Rochelle.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Rotterdam 24.7.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. København 25.7.  
 s.s. *Hammershus*, Hve'ssel, ank. Leningrad 23.7.  
 s.s. *Hans Broge*, S. M. Christensen, ank. Sfax 27.7.  
 s.s. *Hans Tausen*, Jacobsen, afg. Vlaardingen 26.7.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, afg. Goole 27.7. til Libau.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 23.7.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, pass. Holtenau 27.7. p. R. t. Kotka.  
 s.s. *Helene*, afg. Mazagan 21.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Helga*, afg. Hernösand 25.7. til Alicante.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 7.7.  
 s.s. *Hengest*, Ingeman Andersen, oplagt i København 21.4.  
 s.s. *Henry Tegner*, A. H. Nielsen, ank. Palermo 24.7.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Lissabon 25.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 25.7. til København.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Newport Mon 24.7. til Helsingør.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Nyhamn 22.7.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt i København.

## I

- s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, ank. Bordeaux 19.7.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Mepillonnes 15.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Livorno 19.7.  
 s.s. *Inger*, afg. Raumo 23.7. til Thames.  
 s.s. *J. P. Justesen*, Jensen, ank. København 24.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Stettin 24.7. til Trangsund.  
 s.s. *Island*, Frandsen, Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Aalborg 24.7. til Cuba.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. Riga 25.7.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurzhals, pass. Skagen 27.6. p. R. t. København.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. København 16.7.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. San Pedro 21.7.  
 s.s. *Jenny*, ank. Casablanca 24.7.  
 s.s. *Johanne*, afg. Genoa 24.7. til Spezia.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. København 13.7.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, afg. København 23.7. til Leningrad.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Fiume 16.7.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Rotterdam 26.7.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Gibraltar 22.7.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Miramichie 21.7. til Manchester.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Danzig 22.7. til Goole.  
 s.s. *Karen*, N. Th. Brinch, ank. Abo 24.7.  
 s.s. *Karla*, afg. Kalix 25.7. til Barcelona.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 27.7. til Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Savannah 15.7. til København.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, H. C. Uldall, pass. Emden 27.7. paa Rejse til Aarhus.  
 s.s. *Kina*, Bronir, afg. Melbourne 23.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Trangsund 17.7.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, i Dok i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, København-Fredericia Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Belize 21.7.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. København 26.7.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Ostende 17.7.  
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Gibraltar 26.7. paa Rejse til Hamburg.

## L

- s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Caronte 21.7.  
 s.s. *Lifland*, Haure-Petersen, afg. Savannah 19.7. til London.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 23.7.

- s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, afg. New York 21.7.  
 s.s. *Lily*, J. H. Poulsen, ank. Frederikshavn 20.7.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 25.7.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Cardiff 21.7.  
 m.s. *Lynellen*, Madsen, afg. Svendborg 22.7.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok Frederikshavn siden 19.7.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. Montreal 23.7.  
 s.s. *Maj*, W. Holm Nielsen, ank. Amsterdam 24.7.  
 s.s. *Maja*, Rindberg, oplagt i København 23.6.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 24.7. til Honkong.  
 m.s. *Malini*, Christensen, pass. Gibraltar 26.7. paa Rejse til Port Said.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Blyth 23.7.  
 s.s. *Margrethe*, H. Mathiasen, ank. Riga 22.7.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie*, ank. Rotterdam 25.7.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Jacobstad 26.7.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. København 24.7. til St. Nazaire.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, H. P. Lauritzen, afg. Swansea 15.7. til Montreal.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Kristinestad 23.7.  
 m.s. *Maryland*, Pape, ank. Antwerpen 22.7.  
 m.s. *Mexico*, Wolff Jørgensen, pass. Cap Race 18.7. paa Rejse til Hamburg.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Immingham 27.7.  
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Antwerpen 21.7.  
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, ank. Troon 27.7.  
 s.s. *Møen*, Olsen, København-Stege-København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

- s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. København 27.7.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Wasklot 20.7. til Kings Lynn.  
 s.s. *Nancy*, ank. København 4.7.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Norfolk 23.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Nautik*, afg. Cete 25.7. til Casablanca.  
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 29.7. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Nerma*, ank. København 24.7.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 24.7. til Aarhus-København.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, pass. Ushant 22.7. paa Rejse til Barcelona.  
 s.s. *Nordsoen*, ank. Cardiff 23.7.  
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, afg. Korsør 23.7. til Leningrad.  
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Emden 23.7. til Hernösand.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, ank. København 26.7.  
 s.s. *Olga*, Th. Toft, pass. København 25.7. paa Rejse til Amsterdam.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorf, afg. Rosario 22.7. til Brasilien.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, pass. Holtenau 27.7. paa Rejse til Brahestad.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.6.

## P

- s.s. *P. Madsen*, Christensen, paa Rejse til Dunkirk.  
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, paa Rejse til Le Havre.  
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, pass. Ceylon 22.7. paa Rejse til Menado.  
 s.s. *Palnatoke*, Skou, afg. Waija 21.7.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Cape Lewis 4.7.  
 s.s. *Parana*, Heistberg, afg. Victoria B. C. 16.7.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Three Rivers 24.7.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Ardrossan 13.7. til Philadelphia.  
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. Tacoma 23.7. til San Francisco.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 21.7.  
 s.s. *Polly*, P. Fischer, pass. Falmouth 25.7. p. R. t. Sevilla.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. London 22.7.

## R

- s.s. *Randi*, ank. Simrishamn 26.7.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Nakskov 26.6.  
 s.s. *Rhone*, Thomsen, Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, J. Jørgensen, afg. Mersey 24.7. til Danzig.  
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Newcastle 24.7.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. Zaandam 24.7.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Kotka 25.7.  
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Leith 26.7.

## JONATHAN MAY & SØNNER

PHILADELPHIA

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

## Montreal Ship Supply Company

MONTREAL

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.

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

## DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*

*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

NEW YORK

## BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET

Telegram-Adr.: BLIDBERG

NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

## MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

CARDIFF

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 SCT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

*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.

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-S-ock-London« & »Tuckerillo-Cardiff«

## TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

*Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers*

Adelaide House, Bute Docks,  
CARDIFF

24, St. Mary Axe,  
LONDON E. C. 3

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

## JOYCE & CO.

*Skibsforsyninger fra Lager og Frilager*

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

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 &amp; 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

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

## S

- s.s. *Saga*, Henriksen, København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 21.7. paa Rejse til Nyborg.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. St. Nazaire 24.7.  
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. London 25.7.  
 m.s. *Siam*, Poulsen, ank. København 24.7.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Montreal 24.7. til Riga.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Melbourne 25.7.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Pt. Lincoln 20.7.  
 s.s. *Sigrid*, S. P. Madsen, ank. Leningrad 23.7.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 24.7.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, afg. Warkworth 23.7.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Georgetown 25.7.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rochefort 27.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, pass. Finisterre 24.7. p. R. t. Preston.  
 s.s. *Skagerak*, E. Hansen, ank. Kotka 26.7.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, pass. København 26.7.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Themsen 25.7.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 25.7.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Beachy Head 27.7.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Hungerburg 19.7.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Rutebart Købenuavn-Leith-Færøerne.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, pass. Brunsbüttel 27.7. paa Rejse til Velzen.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 26.7.  
 s.s. *Sophie*, M. Thomsen, afg. Haparanda 27.7. til Stockholm.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Ballangen 21.7.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.7.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Odense 25.7.  
 s.s. *Stella*, pass. Brunsbüttel 23.7. p. R. t. Gandia.  
 s.s. *Svanhild*, Petersen, ank. Kotka 19.7.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 25.7.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. København 24.7.  
 s.s. *Svend Pii*, Møller, paa Rejse til Carante.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. London 27.7. til København.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 20.7.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Havana 24.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *T. M. Werner*, Marcker, afg. Antwerpen 26.7.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Kolding 22.7.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Stettin 27.7. til København  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i Dok i København 27.6.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Cardiff 25.7. til Atlanterhavs-  
 øerne.

- s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Frederikshavn 27.7. til Nakskov.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Aarhus 25.7.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 24.7. til København.  
 s.s. *Tjaldur*, Aggerholm, København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 21.7.  
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Hongkong 22.7. til Shanghai.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 23.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Tunis 24.7. til Marseille.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, København-Leningrad Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, Rutebart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 27.7.  
 s.s. *Ulla*, J. P. Jessen, ank. Assens 27.7.  
 s.s. *Ulrik Holm*, P. H. Toft, pass. Cabo Carvoiro 25.7. paa Rejse til London.  
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 18.7.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Terceira 18.7.

## V

- s.s. *Valborg*, B. Hansen, afg. Guernsey 25.7. til Goole.  
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dundee 25.7. til Fr.hamn.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Stettin 21.7. til Fr.hamn.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Havre 27.7.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Ivigtut 8.7.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Havana 21.7.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 20.7.  
 Bark *Viking*, ank. København 16.7.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Antwerpen 25.7. til Philadelphia.

## W

- s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. København 20.7.  
 s.s. *Wilh. Colding*, C. C. Østergaard, afg. Odense 25.7. til Riga.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Methil 27.7.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Horsens 24.7.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Brunsbüttel 19.7. p. R. t. Valencia.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 16.7.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Beckton 20.7.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

- m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Walkom 25.7. til København.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Hobro 22.7. til Brahestad.  
 H. C. Christensen, Christensen, ank. Orth 10.7.  
*Fuglen*, Schmidt, afg. Sandvik 25.7. til Rabat.  
*Hans*, Christensen, ank. Totness 15.7.  
*Niels*, Rasmussen, afg. Burg 22.7. til Hudiksvall.  
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, ank. St. Brieuc 20.7.  
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, afg. Dundrum 24.7. til Kotka.  
 3m.Sk. *Dagny*, A. P. Petersen, pass. Skagen 17.7. paa Rejse til Padstow.  
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, afg. Ipswick 14.7. til Kragerø.  
 3m.Sk. *Falken*, J. Rasmussen, afg. Thurø 23.7. til Søderhamn.  
 3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, ank. Stornoway 15.7.  
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, ank. Sundsvall 23.7.  
 3m.Sk. *Johanne*, A. Marcussen, ank. Douglas 25.7.  
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, afg. Thurso 14.7. til Trangsund.  
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, afg. Trangsund 11.7. til Quimper pass. Hammershus 24.7.  
 3m.Sk. *Marie*, Herm. Nielsen, afg. Svendborg 24.7. til Kuusiluoto.  
 3m.Sk. *Pallesen*, L. Jensen, ank. Stornoway 15.7.  
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Larsen, ank. Quimper 11.7.  
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, ank. Pontrieux 16.7.  
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, ank. Dysart 21.7.  
 3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, ank. Paluden 17.7.  
 3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, afg. St. Helier 9.7. til Norrköping.  
 3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, pass. Skagen 15.7. paa Rejse til Courseulles.  
 3m.Sk. *Zampa*, E. Johs. Jørgensen, afg. Gelle 23.7. til Randers.  
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, ank. Port. Daniel 10.7.

- 3m.Sk. *Arietis*, Jensen, afg. Klaksvig 20.7. til St. Johns (N. F.).  
 m.s. *C. Castenschiold*, Christensen, ank. Karrebæksmunde 23.7.  
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, afg. St. Johns 20.7. til Gaultois N. F.  
 3m.Sk. *Glory*, Christensen, afg. Fennit Pier 25.7.  
 3m.Sk. *Harris*, Hansen, afg. Ilfracombe 23.7.  
 3m.Sk. *Alf* Jørgensen, ank. Setubal 25.7.  
 3m.Sk. *Gerda*, Andersen, afg. Turksisland 26.7.  
 3m.Sk. *Nauta*, Knudsen, afg. Lark Harbour 20.7.  
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, ank. Stavanger 16.7.  
 3m.Sk. *Ellen*, Andersen, afg. Brake 17.7.  
 3m.Sk. *Concordia*, Henriksen, ank. Landerneau 18.7.  
 2m.Sk. *Concordia*, Møller, afg. Stavanger 22.7.  
*Elisabeth*, Groth, ank. Nordmaling 25.7.  
*Frida*, Jørgensen, ank. Blyth 26.7.  
*Fylla*, Kromann, pass. København 25.7.  
*Mercur*, Hansen, afg. Havnefjord 23.7.  
*Meta*, Andersen, ank. Ballen 18.7.  
*Noah*, Groth, afg. Marstal 26.7.  
*Emanuel*, Kromann, ank. Fenit Pier 22.7.  
*Nathalia*, Eriksen, ank. Courseulles 25.7.  
*San*, Pedersen, ank. Lill Sjählö 20.7.  
 N. E. *Schmidl*, Rasmussen, afg. Change Osland 22.7. til North Sydney C. B.  
*Clytia*, J. Hansen, ank. Holbæk 22.7.  
*Skandia*, B. Harris, ank. Folkestone 24.7.  
 3m.Sk. *Christian*, M. Rasmussen, ank. Wiborg 11.7.  
 3m.Sk. *Noah*, J. E. M. Jørgensen, afg. Hamburg 24.7. til Jämtösund.  
 3m.Sk. *Garibaldi*, J. Jørgensen, afg. Dundrum 16.7. til Lovisa.  
 Sknbg. *I. M. Nielsen*, A. P. Hansen, afg. Svendborg 27.7. til Uleåborg.

## 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 &amp; 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  
1848Telegr.-Adr.:  
Amiante**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

**STORES**

Import og Lager a

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier

samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe

**PUMPER**

INJEKTØRER

REDUKTIONSVENTILER

**VØLUND**

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET VØLUND

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 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- &amp; 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

OVERINGENJØR

**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*

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 Rutebart 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.

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 • Telegr.-Adr.: KALVEBOD BRYGGE 4,  
 „MARIUSON“ KØBENHAVN B

**L. SMIT & CO.s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB**

Søgaende Slæbebaade: Blaaf Baand paa Skorstenen.

**BUGSERING**

af: FLYDEDOKKE · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUGNING · 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, Køder, 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: 1899

*Stevedores og  
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,  
 JAMES STREET  
 CARDIFF

**A.P. MØLLER  
 KØBENHAVN**

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Rederi:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmald"  
 Amaliegade 36

**JOHS. UTZON**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 AALBORG

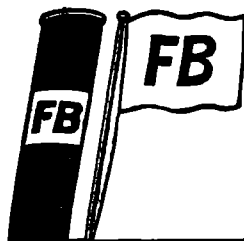
Telefon 2075 & 2200  
 Statustelefon 2

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«

Nattetelefon for Bugsering: Palm 3043  
 Nattef. i Strandingsstiftelse: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 32

FREDAG 7. AUGUST 1925

32. AARG.

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

### VENNER ELLER FJENDER?

Sidste Uge afholdtes i London en meget stor Festmiddag — Industriens anden Fredsmiddag. Tiderne, og ikke mindst i England, er ikke i Øjeblikket til Festmiddage, men for denne specielle Fredsmiddag har Englænderen engang en ganske særlig Interesse, og han synes ikke, at den Tid og de Penge er spildt, der anvendes paa den. Tværtimod.

Disse Fredsmiddage er noget ganske enestaaende. Desværre er der aldrig Trængsel, hvor sund Sans holder til, ellers vilde der være mange flere af dem. Som sagt, der har været holdt to, den første sidste Aar og den anden sidste Uge. Det er Mr. J. Havelock Wilson, Formanden for de engelske Sømænds og Søfyrbøderes Fagforening, der er den lykkelige Fader til disse Fredsmiddage, og samme Fagforenings danskfødte Generalsekretær, Chr. Damm har været Wilson en tro Medarbejder til at føre Tanken ud i Virkelighed. Ved disse Fredsmiddage mødes Skibsredere og Sømænd og Fyrbødere i festlig Lag og med den Bevidsthed, at i de sidste otte Aar er det lykkedes dem at løse alle Uoverensstemmelser paa en fredelig og venskabelig Maade — for ganske nylig kunde vi saaledes her fortælle om den Lønnedsættelse, som engelske Sømænd og Fyrbødere selv foreslog for at undgaa flere Op-læggelser og større Arbejdsløshed.

Ved Middagen sidste Uge præsiderede selvste Sir Alan Anderson. I sin Tale for Sømændene understregede han dette lykkelige Samarbejde, som dannede en saa smuk Kontrast til den Ufordragelighed, der prægede Forholdet mellem Minearbejdere og Kulmineejerne, og som nu er mundet ud i en af alle fordømt Statsunderstøttelse af Kulindustrien. Havelock Wilson i sin Tale for Rederne hævdede, at det venskabelige Samarbejde mellem Reder, Sømænd og Fyrbøder havde været af den allerstørste Betydning for den engelske Skibsfarts Udvikling, og til stor Fordel for begge Parter. Han udtrykte det Haab, at andre Fagforeninger baade i England og i Udlandet vilde følge det smukke Eksempel paa Fordragelighed og gensidig Forstaaelse, den engelske Skibsfartsindustri havde givet Verden.

Hvad mener vore hjemlige Fagforeninger?

### FORENEDE OG LANDMÆNDENE

Der har været snakket saa meget om det Andelsrederi, Landmændene paatænkte at oprette, og mange fantastiske Planer er blevet forelagt diverse Generalforsamlinger i Svineslagterier og Smøreksporforeninger. Men det er blevet ved Snakken — Landmændenes Andelsrederi er i Dag et godt Stykke længere fra Realitet end det var for tre Aar siden, og Andelsrederiet bliver næppe heller nogensinde noget andet end en Tanke, som Landmændene engang imellem tager frem og pudser ved højtidelige Lejligheder.

Vi har tidligere, og mere end een Gang, fremhævet i disse Spalter, at den danske Landbrugseksport har haft en usædvanlig god Ven og Medhjælper i Det Forenede Dampskibs Selskab. Det var derfor en fornøjelig Oplevelse ved det ny Motorskib »Parkeston« Prøvetur i Tirsdags — andetsteds giver vi en fyldig Beskrivelse af dette herlige Skib — at høre Landbrugets Repræsentanter i ærlige og djærve Ord anerkende den Betydning, som *Forenede's* Net af Eksportdampere har haft for Landbrugs-Eksportens smukke Udvikling. Og denne Anerkendelse var fjævn fra alskens Skaaltale-Lyrik. Den fik et særlig smukt Udslag i Direktør Thorsen-Norgaard's Beklagelse af, at udenlandske Selskaber — for Eks. under Havnearbejderstrejken — søgte ganske upaakaldet og ganske unødvendigt at trænge sig ind paa *Forenede's* Gebeter. En saadan Udtalelse vidner om sund Samfundsfølelse og venskabelig Loyalitet, der varsler om fortsat godt Samarbejde i Fremtiden. Som Regeringens Repræsentant gjorde Trafikminister Friis-Skotte sig til Talsmand for lignende Tanker.

Forøvrigt har *Forenede* i disse Dage kunnet fejre 50 Aars Jubilæum som selvstændigt Eksport-Rute Selskab. Det var den 24. Juli 1875 at D. F. D. S. traadte ind i Englandsfarten med Ruten Esbjerg-Thameshaven. Denne Rute aabnedes med Hjuldamperen »Riberhuus«. Endnu inden Udgangen af 1875 overtog *Forenede* Damperen »Esbjerg«, der med et lokalt Selskab som Reder havde drevet Fart paa England, og Aaret efter oprettedes Forbindelsen Esbjerg-Newcastle. Ruterens raske Udvikling viste i hvor høj Grad deres Oprettelse havde imødekommet et virkeligt Behov. Vi skal ikke komme nærmere ind paa denne Udvikling, men blot konstatere, at igennem den voksende *Forenede* sig til at være den nationale Institution det er og længe har været. Selskabet har været hele det danske Samfund en tro Tjener, og det er ikke den ringeste Tjeneste, at det ved at indsætte det ny Motorskib »Parkeston« paa Esbjerg-Ruten nu har sikret Danmark en daglig Forbindelse med England.

### To store finske Sejlere ophugges.

Staalbarken »Glenard« tilhørende A/B Finska Skolskeppsrederiet i Helsingfors og Jernfregatten »Milverton« tilhørende Bjerggaard B. Grønblom, Abo er blevet solgt til Ophugning i Sunderland.

»Glenard«, som er bygget i Glasgow i 1893 og er paa ca. 2,000 Tons, har i lang Tid tilhørt den finske Handelsflaade, idet det i 1900 købtes af Raumo Nya Rederi A/B for 15,000 Pd. Sterl. I 1906 overtoges det af Skoleskibsrederiet. Det var oprindeligt rigget som Fregat, men i Marts 1920 led det paa Rejse fra London til Buenos Aires Havari i Biscayabugten, blev repareret i Brest og blev da rigget som Bark.

»Milverton« er bygget i 1886 i Southampton, maaler ca. 2,000 Tons og købtes til Abo i 1920 for 49,000 Pd. Sterl.

## TRAFIKKEN PAA HAMBORGS HAVN I MAANEDERNE APRIL—JUNI 1925

Ankommet.				Nationalitet			Ankomst			Afgaaet		
	Sejlskibe og		Ialt	Netto Reg. Tons								
	Dampskibe	Lægtene										
April	896	234	1,130	1,390,916	Danzig	7	5	5	6	11	6	
Maj	945	244	1,189	1,601,443	Esland	1	2	—	2	1	2	
Juni	935	228	1,163	1,389,803	Finland	2	4	1	2	4	1	
					Frankrig	20	18	18	20	16	17	
					Grækenland	1	2	3	—	1	4	
					Italien	1	2	6	2	3	1	
April	943	427	1,370	1,490,132	Japan	9	9	12	10	9	7	
Maj	959	552	1,511	1,575,600	Jugoslavien	—	1	—	—	—	—	
Juni	917	448	1,365	1,413,703	Lettland	—	1	—	1	1	—	
					Nederlandene	99	103	93	91	114	98	
					Nordamerika	16	21	12	22	16	16	
					Norge	48	41	44	53	49	37	
					Panama	3	3	3	2	3	4	
					Portugal	3	2	2	3	2	2	
					Rumænien	1	—	—	1	—	—	
					Rusland	8	6	14	7	8	9	
					Sverige	18	21	21	21	29	15	
					Spanien	3	3	2	2	4	2	
					Østrig	1	—	—	1	—	1	
					Ungarn	1	—	—	1	—	—	

	Ankomst			Afgaaet		
	April	Maj	Juni	April	Maj	Juni
Tyskland	612	676	678	841	963	888
Belgien	3	5	5	3	4	7
Brasilien	1	1	2	2	1	2
Det britiske Rige	206	213	188	209	215	188
Checkoslovakiet	1	—	—	—	1	—
Chile	—	—	—	—	1	—
Danmark	65	50	54	68	55	58

### SAMMENLIGNENDE OVERSIGT OVER TRAFIKKEN I HAMBORGS HAVN I AARENE 1913 OG 1925.

	Ankomne Skibe.									
	Total		heraf med Ladning		Dampskibe		heraf med Ladning			
	Skibe	Netto R.T.	Skibe	Netto R.T.	Antal	Netto R.T.	Skibe	Netto R.T.		
<b>1925.</b>										
Januar	1,141	1,391,019	899	1,233,514	924	1,331,404	811	1,207,922		
Februar	968	1,271,823	838	1,185,250	800	1,226,791	741	1,181,759		
Marts	1,149	1,445,571	1,016	1,358,000	944	1,390,639	876	1,318,934		
April	1,130	1,390,916	921	1,265,802	896	1,341,072	797	1,237,833		
Maj	1,189	1,601,443	1,005	1,514,358	945	1,541,504	857	1,474,868		
Juni	1,163	1,389,803	958	1,270,893	935	1,346,367	826	1,245,167		
	6,740	8,490,575	5,637	7,827,817	5,444	8,177,777	4,908	7,666,533		
	Afgaaede Skibe.									
Januar	1,338	1,441,154	1,161	1,134,130	963	1,376,261	797	1,075,319		
Februar	1,201	1,318,819	1,027	994,330	870	1,264,593	697	945,009		
Marts	1,207	1,339,219	998	1,003,924	887	1,280,831	713	1,222,443		
April	1,370	1,490,132	1,153	1,142,677	943	1,424,233	748	1,088,732		
Maj	1,511	1,575,600	1,312	1,150,675	959	1,502,379	784	1,090,780		
Juni	1,365	1,413,703	1,188	1,047,636	917	1,353,747	755	994,644		
	7,992	8,578,627	6,839	6,473,372	5,539	8,202,044	4,494	6,416,927		
<b>1913.</b>										
Januar	1,037	1,075,055	896	990,785	811	1,003,744	739	938,862		
Februar	970	1,000,256	799	916,869	742	922,576	680	872,840		
Marts	1,227	1,242,936	996	1,131,063	881	1,114,777	800	1,038,051		
April	1,291	1,200,301	1,057	1,105,739	883	1,071,700	803	1,005,432		
Maj	1,242	1,193,526	1,089	1,117,116	918	1,107,859	852	1,053,887		
Juni	1,262	1,215,486	1,097	1,135,551	914	1,127,194	867	1,077,135		
	7,029	6,927,560	5,934	6,397,123	5,149	6,347,850	4,741	5,986,207		
	Afgaaede Skibe.									
Januar	1,104	1,108,489	901	818,158	874	1,030,375	674	742,133		
Februar	1,166	1,073,155	959	752,726	783	993,322	577	673,649		
Marts	1,297	1,123,753	1,070	785,106	867	1,025,734	645	696,027		
April	1,436	1,289,623	1,157	869,355	968	1,162,858	785	769,299		
Maj	1,362	1,253,987	1,104	890,464	963	1,136,622	718	788,977		
Juni	1,417	1,214,140	1,167	863,991	922	1,109,462	681	769,443		
	7,782	7,063,147	6,358	4,979,800	5,377	6,458,373	4,000	4,439,528		

## PROJEKTERET FRIHAVN I COLONIA, URUGUAY

Regeringen i Uruguay paatænker at anlægge en Frihavn i Colonia ved La Platafloden omtrent lige overfor Buenos Aires. Havneafgifterne i den nye Frihavn tænkes sat betydeligt lavere end i Buenos Aires, saaledes at Varer kommende fra Europa med Fordel vil kunne losses i Colonia for derfra med Lægtene at videresendes til Buenos Aires. Det menes saaledes, at Fragterne fra Europa til Colonia kan sættes saa meget lavere end til Buenos Aires, at Forskellen let vil kunne dække de ekstra Transportomkostninger Colonia-Buenos Aires, og hertil kommer yderligere, at Oplagsafgifterne i Colonia paa Grund af de lave Jordpriser dér vil kunne sættes betydeligt lavere.

Ogsaa som Eksporthavn for Varer, som nu i Lægtene ankommer til Buenos Aires fra de nordligere beliggende Flodhavne for at blive omladet dér, vil Colonia frembyde tilsvarende Fordele, da Varerne dér vil

kunne modtages af Oceandampere til betydeligt lavere Fragter end i Buenos Aires.

Det synes saaledes, at den projekterede Frihavn vil kunne blive en betydende Konkurrent til Buenos og viser dette sig at være rigtig, vil Følgen deraf antagelig blive, at de i Buenos Aires gældende overordentlig høje Afgifter vil blive nedsat.

Det paatænkes ogsaa efter Forlydende indenfor Frihavnsområdet at anlægge forskellige Fabriksvirksomheder, og for at muliggøre Tilgangen af frivillig Arbejdskraft, skal Frihavnsområdet fritages for Skatter, saaledes at Leveomkostningerne derved bliver saa smaa som muligt, da Lønniveauet i Uruguay er meget lavere end i Argentina.

Gennemførelsen af Projektet skal allerede være vedtaget og Planerne udarbejdede.



## DIESELMOTORSKIBET „PARKESTON“

Dieselmotorskibet »Parkeston«, med hvilket der i Tirsdags foretoges en vellykket Prøvetur, er bygget af »Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri« og er udrustet med Dieselmotorer leverede af »Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri«.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Største Længde .....	321' 0"
Længde mellem Perpendikulærerne .....	304' 0"
Største Bredde .....	44' 0"
Dybde til Aawningdæk .....	28' 6"
Dybgaende lastet .....	17' 3"
Deplacement .....	3805 Tons
Brutto Tonnage .....	2761 —
Netto Tonnage .....	1572 —
Dødvægt .....	ca. 1500 —

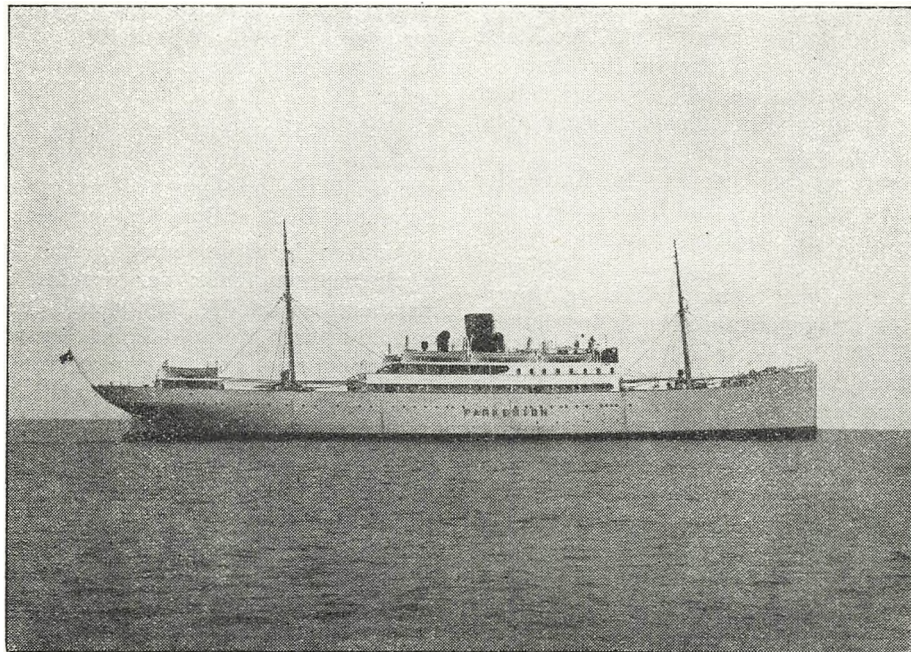
Skibet er bygget med det særlige Formaal at befordre baade Passagerer og Landbrugsprodukter fra

I umiddelbar Nærhed af Passagerkamrene findes der veludstyrede Toiletrum samt Badeværelser, der alle er forsynede med varmt og koldt Vand.

Opholdssalonerne for 1ste Kahyts Passagererne bestaar af Spisesalon, Rygesalon og Musiksalon.

Spisesalonen findes paa Skibets Hoveddæk. Den er bygget ud i Skibets fulde Bredde og har Siddepladser for 87 Passagerer. Paneler, Døre og Møbler er udførte i poleret Birketræ. Gulvet er beklædt med matgraat Gummi, og Stolesæderne er betrukket med sort Læder. Paa den forreste Væg i Spisesalonen findes to Portrætrelieffer i Bronze af Deres Majestæter Kongen og Dronningen, udførte af Billedhuggeren *Svend Rath-sack*.

Rygesalonen ligger paa Forkant af Promenadedækket. Den er for et Skib af denne Størrelse ualmindelig stor, idet den har Siddepladser i magelige Lænestole



Danmark til England i Selskabets Esbjerg-Parkeston Rute.

Det egentlige Skibsskrog har 3 Dæk, nemlig Aawningdæk, Hoveddæk og Mellemdæk.

Paa Aawningdækket findes forskellige Opygninger, forude en Bak og midtskibs og agter Dækshuse. Over den midterste Del af Aawningdækket findes Promenadedækket og over dette igen Baaddækket. Skibet er ved 6 vandtætte Skodder delt i 7 vandtætte Afdelinger og endvidere er det forsynet med dobbelt Bund igennem hele dets Længde. Rummene mellem Bundene er vandtæt inddelt i flere mindre Rum, der dels er indrettede til Vandballast og dels benyttes til Opbevaring af den til Dieselmotorerne nødvendige Smøreolie. Derimod opbevares Dieselmotorernes Brændselolie i 2 Højtanke, indbyggede paa Forkanten af Maskinrummet.

Indretning for Kahytpassagererne findes midtskibs. Paa Mellemdækket, Hoveddækket og Aawningdækket findes en Række Kamre, hvoraf de fleste er indrettet som Een- og Tomands-Kamre; men der findes dog desuden enkelte Tre- og Firemands-Kamre. Kamrene er udstyrede med gode, magelige Metalkøjer af nyeste og bedste Konstruktion, og desuden findes der i hvert Kammer Porcelænsservanter med direkte Tilgang af varmt og koldt Vand, samt Klapbænke, Tæpper, Gardiner og Køjenet m. m.

Ialt er der i Kamrene Plads til 124 1ste Kahyts Passagerer.

og Sofaer for ialt 50 Personer. Paneler og Døre samt Møbler er udførte i poleret Mahogni. Gulvet er ligesom i Spisesalonen beklædt med Gummi.

Musiksalonen findes i Agterkant af Promenadedækket. Paneler og Døre er udført i graalilla Matlak med udskaarne gyldne Lister, og Loftet, der i Midten løfter sig i en bred Dome, er rigt udsmykket med udskaarne Forsiringer. Møblerne, der bestaar af brede magelige Sofaer og Lænestole, er betrukket med haandvævet Silkestof i rødilla Grundfarve med afstemte røde og graablaa Striber. Flyglet er, ligesom de i Salonen værende Borde, udført i graalilla Matlak med Forgyldning.

Salonen oplyses om Aftenen ved indirekte Lys fra Lamper, der er anbragt skjult i en under Loftet løbende Forsænkning, samt ved tre Grupper Lamper i Loftet, anbragt under kunstnerisk dekorede Silkeskærme. Tillige findes forgyldte Standerlamper med smagfulde Silkeskærme og paa Væggene forgyldte Broncelampetter ligeledes forsynet med Silkeskærme.

Gulvet er dækket af et tykt Tæppe i Farver afstemte efter Salonens øvrige Udstyr.

Vægge og Møbler i 1ste Kahyts Saloner samt den kunstneriske Udsmykning af disse er udført efter Tegninger af Arkitekt *C. Brummer*.

Endelig skal det fremhæves, at der ved Indretningen af Passagerapteringen er taget det mest vidtgaaende Hensyn til de hygiejniske Fordringer. For det



første er der, som allerede nævnt, i Kamrene aabne Porcelænsservanter med rindende Vand, og desuden er alle Forhæng omkring Køjer og Koøjer i Kamrene fremstillet af lyst vaskebart Stof, og endvidere har man ved at anvende Gummibeklædning paa Gange og Trapper, i Spisesalonen og i Rygesalonen, sørget for, at Renligholdelsen af Skibet kan gennemføres paa den mest omhyggelige Maade.

Omkring Promenadedækshuset findes et bredt Promenadedæk, der er helt lukket paa Forkant og langs begge Sider indtil Dækkets halve Længde saaledes, at der her findes et Opholdssted for Passagererne, hvorfra de igennem brede Vinduer kan nyde Udsigten under Sejladsen, uden at være generet af Vejrliget.

Agter for Musiksalonen findes en aaben Veranda forsynet med magelige Bænke og smaa Borde, hvorfra Passagererne vil have en fortrinlig Udsigt agterud.

Apteringen for Passagererne paa 3die Klasse findes i Agterskibet. Paa Awningdækket ligger en Rygesalon og ved Nedgangen fra denne findes paa Hoveddækket en Spisesalon, der strækker sig i hele Skibets Bredde.

Foran Spisesalonen findes Kamre for 88 3die Klasse Passagerer, samt Toiletter og Vaskerum for disse.

Kamrene er hvidlakerede og veludstyrede i enhver Henseende, og i Toilettrumene findes et stort Antal Vaskekummer med rindende Vand.

Kaptajnens Kahyt og Bestiklukafet samt Kamre for 1ste og 2den Styrmand findes paa Baaddækket saaledes, at disse Officerer til Stadighed kan være i Nærheden af Kommandobroen. For de øvrige Officerer findes Kamre og Messe paa Awningdækket og Hoveddækket. Tjener- og Kokkepersonalet er indlogeret paa Hoveddækket midtskibs; Motormændene agterude paa Hoveddækket og Matroserne forude i Bakken. For enhver Del af Besætningen findes særlige Toiletter og Baderum. Der er lagt særlig Vægt paa at gøre Besætningens Opholdsrum saa hensigtsmæssige og gode som muligt.

Opvarmningen af Skibet foregaar dels ved varm Luft og dels ved Dampradiatorer. Den varme Luft blæses ved Hjælp af 2 store Centrifugalblæsere ind til Størstedelen af Skibets 1ste Kahyts Aptering. Det vil herved opnaas, at Opvarmningen af Saloner og Kamre ved Vintertid vil blive jævn og behagelig for de deri

værende Passagerer, samtidig med at Ventilationen af Rummene vil blive meget effektiv.

Rumindholdet af Lastrummene er ialt ca. 88,530 Kubikfod, hvoraf ca. 50,340 Kubikfod er isoleret og forsynet med Kølerør og saaledes egnede til at føre Landbrugsprodukter.

Skibet er forsynet med 6 kraftige elektriske Losse-spil samt elektrisk Ankerspil og elektrisk Varpespil agter. Roret bevæges ved Hjælp af en Styremaskine af den elektrisk-hydrauliske Type, der kontrolleres fra Broen ved Hjælp af Telemotor.

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Seks-Cylinders Skibs-Dieselmotorer, byggede af Burmeister & Wain, København, og specielt konstrueret for Anvendelse i hurtiggaaende Passagerbaade.

Motorerne har en Cylinderdiameter af 550 mm og en Slaglængde af 900 mm og udvikler under normal Gang i Søen 3,800 I.H.K. ved 190 Omdrejninger.

Som en særlig Nyhed ved dette Maskinanlæg skal fremhæves, at der i Forbindelse med Hovedmotorerne findes en Luftpumpe, der kan blæse den til Forbrændingen nødvendige Luft ind i Cylinderne og herved gøre deres Ydelse større, saafremt dette skulde ønskes, for at kunne forøge Skibets Fart ved særlige Lejligheder.

Foruden Hovedmotorerne findes der 3 Hjælpedieselmotorer paa tilsammen 400 E.H.K. Disse Motorer driver elektriske Dynamoer, der giver Strøm til Skibets Belysning, Drift af Spil, Styremaskine m. m.

Udover de til Hovedmotorernes Drift nødvendige Hjælpedmotorer findes der desuden i Maskinrummet installeret en mindre Dampkedel, der fyres med Olie, og som leverer Damp til Skibets Opvarmning og Badeindretning, samt den til Afkølingen af Lasterne beregnede Kølemaskine.

Skibet blev inden Afleveringen fra Skibsværftet underkastet ingaaende Prøver, der i enhver Henseende forløb tilfredsstillende. Farten i lastet Tilstand blev maalt til 15¾ Knob.

»Parkeston« er forsynet med de mest moderne Hjælpedmidler for Navigationen, traadløs Telegraf, Retningsfinder og Undervandssignal-Apparat, og vil ved Hjælp af disse være i Stand til selv under usigtbare Vejrforhold sikkert og hurtigt at følge sin Rute.

## D E N M A R K 1 9 2 5

Fra Udenrigsministeriet har vi modtaget Aarbogen *Denmark*, hvis Udsendelse Ministeriet begyndte i Fjor.

Værket, der som bekendt er skrevet paa engelsk og beregnet paa at give Udlandet Underretning om alle Forhold af Betydning Danmark vedrørende, giver i en sammentrængt Form en Mængde Oplysninger om Land og Folk, Forfatning, Administration, Undervisning, finansielle Forhold, sociale Forhold etc. etc., samt indeholder en Række smukke Billeder, navnlig fra danske Havne og fra Hedeplantageerne.

Udgaven 1925 følger i det store og hele de i 1924 givne Retningslinjer, men af Statistik er selvfølgelig ført op til Dato, ligesom der er kommet forskellige nye Afsnit til, bl. a. om Færøerne og om Hedeselskabet med meget smukke Illustrationer og en ny Artikel om dansk Styre i Grønland.

Den sidste Del af Værket er helliget Danmarks Eksport, bringer en Liste over danske Eksportfirmaer samt et Register over danske Eksportartikler og et Vareregister samt en detailleret Indholdsfortegnelse, der gør Benyttelsen af Værket som Haandbog overordentlig let.

Bogen har utvivlsomt en stor Mission med Hensyn til Udbredelse af Kendskab til danske Forretningsmuligheder og danske Forhold i det hele taget, og vi

kunde tænke os, at det f. Eks. vilde være praktisk for vore Skibsredere at sende *Danmark 1925*, der er udkommet paa Pios Forlag og sælges til en rimelig Pris i Forretningerne, til deres udenlandske Forbindelser.

## NORSKE INTERESSER I KINA

Norsk *Morgenbladet* gør opmærksom paa, at de Nuroelige Forhold i Kina har bevirket en Stigning i Norges Handels og Skibsfarts Samkvem med det himmelske Rige.

Følgende Tabel viser, at

	Norske Skibe	Tons
1920 .....	471	418,571
1921 .....	615	508,497
1922 .....	699	959,463
1923 .....	588	848,138
1924 .....	1,544	2,079,533

anløb og afgik fra kinesiske Havne.

Det vil bl. a. sige, at Norge har overfløjet Holland i Tonnage for første Gang i mange Aar.

Kinas Import fra Norge viser en tilsvarende Stigning. Export-Værdien af norske Varer androg i

	Kroner
1921 .....	2,572,800
1922 .....	9,409,344
1923 .....	14,021,278

Trade follows the flag!

## ESTLANDS HANDELSSAMKVEJ MED DE SKANDINAVISKE LANDE

I de 4 første Maaneder af 1925 importerede Estland fra Danmark ialt for 57.85 Millioner Emk. og eksporterede samtidig til Danmark for 149.04 Millioner Emk.

De vigtigste Artikler, som Estland i den omtalte Tid importerede fra Danmark, var: Vegetabiliske Landbrugsprodukter (Korn, Kartofler, Foderstoffer) for 15.21 Mill. Emk., Maskiner og Transportmidler for 9.52 Mill. Emk., Olier, Fedt, Harpiks og disses Produkter for 8.96 Mill. Emk., forskellige Nydelsesmidler (deriblandt Sprit og Drikkevarer) for 7.78 Mill. Emk., Frø og Planter for 3.81 Mill. Emk., Kemikalier for 2.72 Emk., forskellige Træindustriprodukter for 2.01 Mill. Emk.

Samtidig eksporterede Estland til Danmark hovedsagelig Tekstilvarer (for 139.49 Mill. Emk.) og forskellige Sten- og Jordarter samt disses Produkter (for 4.3 Mill. Emk.).

Fra Sverige importerede Estland i Tidsrummet Januar-April, 1925, for 100.64 Mill. Emk. og eksporterede samtidig til dette Land for 142.97 Mill. Emk.

Fra Sverige indførtes hovedsagelig Gødningsstoffer (for 36.48 Mill. Emk.), Maskiner og Transportmidler (for 16.83 Mill. Emk.), vegetabiliske Landbrugsprodukter (for 11.35 Mill. Emk.), Metalvarer (for 9.84 Mill. Emk.), Fisk (for 6.42 Mill. Emk.), Kemikalier (for 5.51 Mill. Emk.) og Olieindustriprodukter (for 3.39 Mill. Emk.).

Estlands Eksport til Sverige bestod hovedsagelig af vegetabiliske Landbrugsprodukter (for 44.98 Mill. Emk.), Tekstilvarer (for 30.24 Mill. Emk.), animalske Landbrugsprodukter, d.v.s. Smør, Flæsk, Kød og Æg (for 19.67 Mill. Emk.), Spindestoffer (for 18.22 Mill. Emk.) og Papir (for 9.58 Mill. Emk.).

Estlands Handel med Norge i det omtalte Tidsrum — Januar-April — var ubetydelig. Fra Norge indførtes for 28.7 Mill. Emk. (hovedsagelig Fisk), medens man samtidig eksporterede til dette Land for 6.13 Mill. Emk. (hovedsagelig Sten- og Jordarter og disses Produkter, vegetabiliske Landbrugsprodukter og Tekstilvarer).

Estlands samlede Import i Januar-April, 1925, ud-

gjorde 3,006.55 Mill. Em., medens Landet i det samme Tidsrum eksporterede for 2,679.71 Mill. Emk.

(Den estniske Marks Kurs er i Øjeblikket 77 Emk. = 1 dansk Krone.

### Estlands Cementindustri.

I Estland er 2 Cementfabrikker. Den ene af disse, A/S Port-Kunda, beskæftiger ca. 800 Arbejdere. Det til Fremstilling af Cement nødvendige Raamateriale — Kalksten og Ler — udvindes i Fabrikens nærmeste Omegn, medens den til Fyring nødvendige Brændskifer tilføres pr. Jernbane fra Statens Brændskifergruber. Iøvrigt findes ogsaa i Fabrikens Omegn Brændskiferlagre, som kan tages i Brug, naar det skulde være nødvendigt. Den gennemsnitlige Dagsproduktion beløber sig til 1,000 Tønder Cement (1 Tønde = 150 kg Netto). Naar det skulde kræves, kan Produktionen bringes op til 2,000 Tønder daglig, saa at Aarsproduktionen kunde naa ca. 600,000 Tønder. Produktionen før Krigen beløb sig til ca. 350,000 Tønder aarlig.

Estlands anden Cementfabrik er A/S Asserin. Under fuld Drift kan denne Fabrik fremstille over 1,000 Tønder pr. Dag. Produktionen er i stadig Stigning.

Før Krigen var Hovedaftageren Rusland, der i Øjeblikket næppe kommer i Betragtning (i Aaret 1924 beløb det russiske Forbrug sig kun til 32,908 kg), og derfor var de estniske Cementfabrikker nødt til at søge sig andre Afsætningsmarkeder, fordi det indenlandske Marked ikke er i Stand til at aftage den samlede Produktion.

Da den estniske Cement er af høj Kvalitet, lykkedes det den ogsaa uden Vanskeligheder at finde Vej til Udlandet. De betydeligste Aftagere af estnisk Cement er de skandinaviske Lande, Finland, Letland og Litauen. I den sidste Tid har ogsaa England og Amerika vist Interesse for estnisk Cement, og der er fra disse Lande, særlig fra England, indløbet større Bestillinger. I det forløbne Aar har den estniske Cement endogsaa fundet Vej til Forasien, nemlig Palæstina.

Eksporten stiger fra Aar til Aar. Den var i 1919 1,109 Tønder og i 1924 4,034 Tønder.

## STATSSTØTTE TIL DEN ITALIENSKE RUTEFART

En i Italien nedsat Parlamentskommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Statsstøtte til Dampskibsfarten har nu afsluttet sit Arbejde.

Kommissionen har delt de Dampskibslinjer, der kan være Tale om, i to Grupper, de, der absolut maa have Støtte, samt de Linjer, der kan blive af Betydning for Italiens Eksport.

Den første Gruppe omfatter Ruter, som berøre det nordvestlige Italien, Libyen, Rødehavet og Somaliland. Forslaget omfatter 38 Dampere, der beregnes aarligt at tilbagelægge en Strækning af ialt 1,137,326 Sømil.

Indenfor den anden Gruppe regner man med 19 forskellige Linjer, hvis Skibe ialt aarligt tilbagelægger 2,200,000 Sømil, og de 55 Skibe, som besørger den nævnte Trafik, behøver en Subvention af ialt 32,500,000 Lire.

Hvis Forslaget gaar igennem, hvilket synes sandsynligt, vil det betyde, at den faste Dampskibstrafik fra Trieste og Genua paa Levanten skal holdes udenfor de mere begunstigede Linjer indenfor den første Gruppe og i Stedet vil blive placerede blandt de Linjer, hvis Betydning man først venter vil vise sig i Fremtiden.

At Projektet har store Chancer for at blive realiseret synes at fremgaa af det Faktum, at italienske Redere i de sidste Maaneder af yderste Evne har be-

stræbt sig for at etablere nye Fragtruter paa transoceaniske Lande. Eksempelvis kan nævnes Navigazione Libera Triestina, Società Commerciale di Navigazione samt Firmaerne Marino & Brichetto, Lloyd Mediterraneo o. fl.

I Forbindelse med dette Spørgsmaal kan det bemærkes, at de italienske Myndigheders Opmærksomhed saa sent som i sidste Uge er blevet henledet paa, at italienske Rutedampere i Løbet af de sidste Maaneder har opgivet at anløbe Montevideo, hvilket har voldet saavel Importører som Eksportører store Vanskeligheder. Og det er ikke blot de store Dampere, der har indstillet Farten paa Montevideo; de mindre Fartøjer har fulgt Eksemplet, saaledes at den eneste Forbindelse, der opretholdes mellem Italien og Uruguay er den, som Lloyd Latino opretholder i Samarbejde med Société Générale des Transports à Vapeur og et Par andre Selskaber, men deres Baade anløber La Platahavene højst uregelmæssigt.

### Ny Rute Finland—Italien.

Det kan bemærkes, at i Løbet af sidste Uge har den første Damper paa den nye Rute Finland-Italien losset i Genua. Damperen var lastet med Tømmer og havde været 14 Dage om Turen fra Helsingfors til Genua. Endelig kan det anføres, at Nordenfjeldske Damp-

skibsselskab har besluttet, at dets Dampere paa Ruterne til Smyrna og Saloniki skal anløbe Genua.

I Forbindelse med Oprettelsen af Ruten Finland-Italien kan nævnes, at Finska Ångfartygs A/B.s Agentur i Genua er blevet sluttet sammen med det der-værende Firma Hugo Trumphy, der er et af de ledende Dampskibsagenturer i Genua.

Disse Spørgsmaal er alle, udtaler G. H. & S. T. Korrespondent i Genua, af den Art, at de bør følges med største Interesse af skandinaviske Redere, idet det ikke synes udelukket, at der gør sig en Bestræbelse gældende for at monopolisere al Trafik mellem Italien og Skandinavien, hvilket sikkert ikke vilde være til Fordel for den fremtidige Udvikling af disse Ruter.

#### Motorskibets Sejrsang.

Ogsaa i Italien gaar man nu mere og mere over til at bygge Motorskibe. Ansaldo-Værftet har som bekendt faaet Bestilling paa et Motorskib paa 31,000 Tons, og til den statsunderstøttede Rute paa Sicilien, der drives af Firmaet Florio & Co., skal der nu ogsaa bygges et Antal Motorskibe, og Firmaet har hos Cantieri Navali Riuniti, Palermo, bestilt 4 Motor-Passagerbaade paa 5,400 Tons Brutto hver, der skal indsættes paa den daglige Rute Neapel-Palermo og fra Palermo til Tunis via Trapani. Skibene skal forsynes med to fire-takts Motorer paa 6,000 H.K. efter M.A.N. Systemet. Skibene faar en Hastighed af 16.5 Knob. Samme Firma har samtidig bestilt 9 Motorskibe paa 2,000 Bruttotons hver.

#### Store Havneudvidelser.

Til Arbejder i Ravennas Havn er der nylig bevilget 20 Millioner Lire, og Ministeriet for offentlige Arbejder har nu godkendt et Forslag om en Udvidelse af Handelshavnen i Spezia. Der skal anlægges nye Kajer til

en Længde af over 1,000 Meter og anskaffes de fornødne Kraner og Varehuse, og yderligere er der til Havneudvidelser i Cagliari bevilget 18 Millioner Lire.

#### FORSINKELSERNE I SANTOS

Der ligger fremdeles flere Skibe med Last inde i Santos og venter paa Losning. Enkelte har endog ligget i flere Maaneder. — Det ser saaledes ud til, at Forholdene stadig er lige vanskelige i denne Havn og at Rederne bør være opmærksomme herpaa.

Af en Liste, N. H. & S. T. har faaet tilsendt for Slutningen af Maj, viser det sig, at to Skibe med Stykgods, som kom til Santos i Januar, fremdeles ligger der. Af otte Skibe, hovedsagelig med Stykgods, som kom dertil i Februar, er syv udlosset i Maj, medens et lastet med Cement fremdeles laa der ved Maj Maanedes Udgang. Sytten Skibe kom i Marts; af disse er 15 losset i Maj, medens 2 Skibe lastet med Kul fremdeles ligger i Havnen. I April kom 42 Skibe med Last, og af disse var 12 fremdeles i Havn med Last inde ved Udgangen af Maj. I Maj kom 62 Skibe med Last og ved Maanedens Udgang laa der fremdeles 32 med Last inde.

#### Seventy — Still going strong.

En af de første Dage tiltræder den snart 70-aarige Maskinspektør, Herman Overgaard, en tremaaneders Inspektionsrejse til forskellige amerikanske Skibsværfter for bl. a. at varetage Rederiet Nordens Interesser. Trods sin høje Alder føler Inspektøren sig dog spænstig og ungdomsfrisk, og er næsten stadig paa Inspektionsrejser i Udlandet. Saaledes har han alene i Juli Maaned været een Gang i England, to Gange i Tyskland, een Gang i Holland, og tiltræder Amerikaturen over Liverpool, trodsende den amerikanske Sommer-varme.

## GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER  
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

*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

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI

JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlagtere og  
Rhin-Baade

\*

Telegram-Adresse:  
VELTENÅAR, ROTTERDAM

## B. VELTENÅAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprænerer 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-Olsen, Tornøegaarden, Bergen.



## SPANSK-FRANSK „BLOKADE“ AF MAROKKO

I følge derom fra de kgl. Gesandtskaber i Paris og Madrid modtagne Indberetninger er der i de marokkanske Farvande etableret en særlig Kontrol med Skibsfarten for at hindre Tilførsel af Vaaben, Ammunition og Krigsmateriel til Marokko.

Angaaende denne Kontrol, hvis Iværksættelse er blevet motiveret med en Henvisning dels til de af de Forenede Staters Regering trufne Forholdsregler til Bekæmpelse af Smugleri af spirituøse Drikke og dels til de paa Vaabenhandelskonferencen i Geneve nylig vedtagne (ikke ikrafttraadte) Bestemmelser mod Vaabenindførsel til visse Omraader, skal man paa Grundlag af Indberetninger fra de nævnte Gesandtskaber meddele følgende:

Saa vel den franske som den spanske Regering har tilstillet de i Paris og Madrid værende fremmede Missioner en Note, hvis franske Tekst, der er dateret den 3. d. M., vedlægges i Genpart, og hvis Indhold i dansk Oversættelse lyder saaledes:

»Langs de spanske og franske Kyststrækninger, hørende saavel under vedkommende Lands Suveræniteten som under Protektoratszonerne, beliggende Nord og Vest for Afrika mellem 2. Længdegrad Vest for Greenwich og 27. nordlige Breddegrad, vil spanske og franske Krigsskibe i Samarbejde med hverandre vaage over en streng Overholdelse af de internationale Bestemmelser og af de Forskrifter, som paa den ene Side forbyder al Adgang til de marokkanske Kyster undtagen de aabne Havne og paa den anden forbyder al Indførsel af Vaaben og Krigsmateriel til Marokko. I dette Øjemed vil nævnte Skibe i Overensstemmelse med den i saa Henseende gældende internationale Sædvane bevogte og, hvis Anledning gives, visiterer alle Skibe, der med Grund maatte kunne mistænkes for at handle imod de omspurgte Bestemmelser.

Nævnte Vagtjeneste gælder saavel Vaaben, Ammunition og Krigsmateriel som Varer, der mistænkes for at være bestemte for naturlige, ikke for Handelen aabne Havne eller Landingspladser«.

Ifølge en D. D. gennem Gesandtskabet i Madrid modtaget, fra den spanske Regering hidrørende Meddelelse omfatter den nævnte Kontrol Omraadet indenfor en Grænse af 6 Sømil langs Marokkos Kyster mellem de ovenfor nævnte Længde- og Breddegrader overalt, hvor der er Havne, som staar aabne for den

almindelige Handel og Skibsfart eller Ruter, ad hvilke Handelstrafikken foregaar og med Ret til Forfølgning udover 6-Sømilgrænsen. De saaledes aabne er ifølge en D. D. fra Gesandtskabet i Madrid modtaget Indberetning af 3. ds.: Melilla, Ceuta, Rio Martin, Tanger, Larache, Mehedia-Kenitra, Rabat, Fedelah, Casablanca, Mazagah-Azemoor, Safi og Mogador.

Det øvrige kontrollerede Omraade, i hvilket der ikke findes saadanne Handelshavne eller Ruter for Handelstrafikken, begrænses i Atlanterhavet af en Linie, der forbinder to 6 Sømil Vest for Kap Ghir og Kap Nun liggende Punkter og i Middelhavet af en Linie, der forbinder det yderste Punkt af Kap Tres Forcas (Trois Fourches) og Kap Negro, dog saaledes, at i sidstnævnte Omraade Søterritoriet beregnet efter 6-Sømilegrænsen helt er lukket for Skibsfarten mellem Kap Mazari (Syd for Tetuan) og Abdun eller Afrau (Øst for Alhucemas), saaledes at ethvert Handelsskib, der paatræffes i den forbudte Zone uden at kunne retfærdiggøre sin Nærværelse der, vil blive overgivet til kompetent Myndighed.

Den maritime Kontrol paa Tangerzonens Søterritorium vil ifølge den spanske Regerings Meddelelse blive udøvet i Overensstemmelse med Tangertraktaten af 18. December 1924 Art. 4, som bestemmer, at Kontrollen med Indsmugling af Vaaben og Ammunition paa Tangerzonens Søterritorium udøves i Fællesskab af britiske, franske og spanske Flaadestyrker, og at Overtrædelser paadømmes af den blandede Domstol i Tanger.

I den spanske Regerings Meddelelse udtales det endvidere, at de ovenfor omtalte Kontrolforholdsregler er foranlediget af den sidste Tids Begivenheder i Marokko, og at de som Følge deraf kun er af en foreløbig Karakter. Den franske og den spanske Regering forbeholder sig Adgang til at gøre Forandring i de paagældende Bestemmelser.

Fastsættelsen af Søterritoriets Udstrækning til 6 Sømil stemmer, efter hvad Gesandtskabet i Madrid har oplyst, for den franske Zones Vedkommende med et Dekret af 31. Marts 1919, medens der med Hensyn til den spanske Zone hidtil ikke har været fastsat nogen bestemt Grænse i Modsætning til, hvad der gælder for det egentlige Spanien, hvis Søterritorium ifølge en Bestemmelse af 17. December 1760 er 6 Sømil.

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<sup>TE</sup> & 6<sup>TE</sup> UDG. CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9<sup>TE</sup> & 10<sup>TE</sup> UDG.

**VINKE & CO.**  
AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**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 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 Slusetårskelen 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 Fyrlinier.

**Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):**

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

**Lods- og Bugserafgifter:**

Lodsstationen, en Lodskutter ligger der 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. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning:**

Losning og Lastning besørger af hervedende Firmaer til faste Priser:

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Firilager ved Tollboden.

**-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.

**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 Kølhalingsplads have. 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 Halvdele 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 Skibsfornødheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 20 %. Modereret Afgift for Ruteafgifter og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyris- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsfornødheder, 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 Dybgaende, 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 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, Ophalingsbedding, 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 (Burmester & 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. m<sup>3</sup>. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **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 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. m<sup>3</sup> + 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, Kornelevatore, 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. m<sup>3</sup>. Slangeafgift Kr. 5,00.

**Losning og Lastning** **Jernbanespor** **Pakhuse**  
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 4. August 1925.

Spændingen, hvad Striken i England angaar, er Sheldigvis udløst, selv om Fristen kun gælder i 9 Maaneder, og det vil blive interessant at se, hvorledes Systemet kan arbejde i Praksis. At Staten optræder som Hjælper og Beskytter, er meget glædeligt for den Branche, som bliver hjulpet, og selv om Kulindustrien i U.K. har kæmpet med store Vanskeligheder, og Kul er en Livsbetingelse for Landet, er der sikkert andre, som ogsaa kunde behøve Støtte. Vi haaber aldrig, at Skibsfarten kommer saa vidt, men nogen Hjælp — om ikke absolut i Form af Subsidier saa i Form af mere Forstaaelse og Hensyn, Skattelempelser f. Eks. — vilde ikke være af Vejen, og det gælder alle Lande.

Foreløbig er Situationen i Fragtmarkedet uforandret. En lille Lysning her og der i de oversøiske Markeder giver Forhaabninger; men de Markeder, som vi har nærmest ind paa Livet — Nord-Østersøen — viser ingen Tegn til Opgang eller mere Aktivitet.

### TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen er hverken værre eller bedre, og det er utroligt, hvor billigt Baadene kan faas. Smaa Laster til Kontinentet — selv med daarlige Kompositioner — bliver aldrig længe i Markedet, og Befragterne har altid mange Baade at vælge imellem.

Leningrad har taget mange Baade i den senere Tid og tildels meget store Baade; men selv om Lastningen er for Afskibernes Regning og Ekspeditionerne er gode — i hvert Fald i de kontinentale Havne — er det for lidt, der betales. Af Afslutninger bemærkes:

1,700 Favne Leningrad/Holland, 17 Hfl., 1,300 Favne 1-2 Sydfinland/Rotterdam 28/6d., 1,100 Favne Leningrad/Rouen 31/-, 1,600 Favne 1-2 Sydfinland-Østkyst 37/-, 38/-, 1,200 Favne 2-3 Finland/Østkyst 40/-, 1,100 Favne 1 Finland/Østkyst 39/-, 530 Stds. Pitea/Boston Dock, 48/-, 850 Stds. Skellefteå og Haparanda/Antwerp 38/-, 750 Stds. Hudiksvall og 2 Gefle/Antwerp 44/-, 800 Favne Jacobstad/Ghent, 35/-, 950 Stds. Pernövik/Hull 50/- old, 740 Stds. 2 Haparandas/West Hartlepool 50/-, old, 1,300 Stds. Haparandas/Hull 50/-, old, 1,200 Stds. 2 Wiborg og Kotka/Hull 44/-, old.

Hvidehavet og Canada er ret uforandret, dog lader det til, at de kanadiske Laster vil komme lidt op, da Kornfragterne er fastere.

### KUL, KOKS ETC.

Der vil gaa lidt Tid, før Minerne bliver leveringsdygtige, og stem er vanskelig i denne Tid. Rater er som før Krisen og ser ud til at kunne holde sig lave. For 3,000 Tonnere er Befragternes Idé stadig omkring 4/9d., 4/10½d., og 11/1,200 Tonnere faar ca. 7/-, 7/6d. Koks fra London er gjort til 7/4½d. for 1,350 Tonnere og under 7/- for større Baad.

Liverpool/København noterer 7/9d. 18/2,200 Koks og Wales/København-Helsingør stadig 5/3d., 5/6d. Danzig/Göteborg er gjort til 5/- for 3,000 Tonner, og der noteres 5/6d. for 12/1,500 T. Rotterdam/danske Havne 5/-.

Bunkerpriserne skulde falde, naar Eksporten igen kommer i normal Gænge.

### MIDDELHAVET ETC.

Middelhavet. — Kulraterne er gennemgaaende uforandrede, og der er ikke kommet mange Forretninger i Stand. Forth/Vest Italien har betalt 9/6d. for 3,700 T.; Trieste 11/6d. 3,800 T.; Tyne/Genoa 9/- for 4,400 T.; Oran 10/6d. 2,700 T.; Hull/Genoa 8/9d. 5,600 T.; Wales/Neapel 8/10½d. 4,000 T. Til Øerne kan stadig faas ca. 10/-. Rotterdam/Piræus 10/9d. 5,100 T.; Messina 8/6d. 4,700 T.

Om de hjemgaaende Markeder er der ikke stort at bemærke med Undtagelse af, at Sortehavet igen har sluttet ualmindelig mange Baade — og store Baade,

5/7,000 T. Fragten er jævnt stigende med 12/- Kontinentet som Basis. Italien har købt et større Parti Kul fra Rusland, og sidste Slutning er gjort til 10/- for 5,000 T.

Donau/Antwerp-Rotterdam-Hamburg er nominelt 15/-, U.K. ca. 17/-.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Nord Amerika, Canada, Gulfen etc. — Korn- og Kulraterne er faste, og Montreal/Antwerp-Hamburg er kommet op i 14 C./14½ C. spot Lastning. Montreal/3 danske og/eller svenske Havne 20½ C. Hampton Roads/Vest Italien 3.05-3.10 Doll.; lower Plate ports 3.90 Doll. og 17/-; Montreal 95 C. Cuba/U.K.-Cont. betaler ca. 4 Doll. fri Lastning, og Murmansk 9 C. fri Lastning og frie Udgifter i Murmansk.

For Aug./Sept. er sluttet en 7,200 Tonner North Pacific/U.K.-Cont. 31/3d., og senere Positioner betinger et Par Shilling mere.

### SYD AMERIKA

Syd Amerika. — Medens U.K. heller ikke i sidste Uge har taget Kulbaade, har Rotterdam faaet en enkelt Baad til 14/6d. Hvorledes Raterne vil ligge, naar Markedet aabner igen, er ikke godt at sige; men uden Tvivl lidt lavere end sidst eller omkring 16/-, 17/- lower ports.

Hjemgaaende La Plata, prompt Lastning, varierer fra 15/6d. 7,000 T. til 20/- 4,000 T. For Sept. Lastning rapporteres endnu ingen Befragtninger.

### ØSTEN

Karachi/Alexandria er nede i 14/6d. Option Middelhavet U.K.-Cont. 17/- scale. Burmah/Hamburg 23/6d., Java/Alexandria-Marseilles-Rotterdam-Antwerp-Hamburg 24/- to, 25/- tre Lossehavne.

Syd Afrika/U.K.-Cont. er værd 22/6d., 23/- Aug., 23/6d., 25/- Sept./Novbr.

Australien uden Noteringer eller Afslutninger.

### TIME CHARTER

uforandret og meget stille.

## ÆNDREDE

### FRANSKE HAVNEAFGIFTER

Den franske Republiks Præsident har ved Dekret ændret Havneafgifterne i Cette, Dunkerque og Granville som følger:

Cette.

65 Centimer pr. Collo for Varer i Fustager, Kasser, Sække eller anden Emballage.

65 Centimer for 1000 kg eller m<sup>3</sup> for Varer i »bulk«, Kalk, Cement, Gødningsstoffer i Sække betragtes altid som »bulk«-Ladning.

65 Centimer pr. Stk. af levende eller slagtede Heste, Kvæg eller Svin.

85 Centimer pr. Registerton for franske eller udenlandske Skibe, der ankommer lastede eller indtager Ladning i Cette.

Dunkerque.

Afgiften paa Varer i Dunkerque er nedsat fra 20 til 5 Centimer for Kalk og Slagger fra Højovnene naar disse Varer transporteres i »bulk«.

Granville.

Af indtagne eller lossede Varer i Granville betales:

40 Centimer pr. Meterton af Jernerts og Svovlkis lastet.

80 Centimer pr. Meterton af andre Varer lastede eller lossede.

Collis og Varemængder paa mindre end 300 kg betaler 25 Centimer.

Disse Afgifter betales af Modtagerne af de importerede Varer og af Afsenderne af Eksportvarerne.

Undtagne fra disse Afgifter er Varer købt i Granville til Brug for Skib eller Besætning samt Varer transporterede i Statsskibe eller andre Skibe for Statens Regning.



**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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**  
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster.  
Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Køhalingssplads, 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 Baaehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitizers Bjergningsdampner fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

**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 Hjælpekrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemme-hørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsering udføres.** 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 Arbejdskolonie. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, 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 Indsøm Udgaende.

**Lods- og Bugserafgifter:**  
Fra Søen til Stige Lodsfrid. 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, Køhalingssplads, Skibsværter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajleplads for Skibe indtil 150 m (ca. 490 Fod eng.) Længde.

**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 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. **Staaletskibbyggeri** og **Reparationsværft**. flere Træskibbyggerier og Køhalepladser, 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 Tardok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

**RUDKJØBING**

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre. Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue: 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 Slanger benyttes. **Losning- 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.

**NØRRESUNDBY**

I Indsejlingen 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. m<sup>3</sup> 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, Køhalingssplads og Reparationsværksted.

**RØNNE**

Indsejlingen fra 9 til 8 1/4 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 1/4 for Udgaende.

**Ballastafgift til Havnen** 5 Øre pr. Reg.-Ton.

**Vand:** 2 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog ikke under 5 Kr.

**Losning og Lastning** udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerasistance forefindes. Køhalingssagift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jærmbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplæg med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

**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 6-6 1/4 Fod.

**Skibsafgift pr. N. R. T.**  
udenbys: Sejlskibe, Lægtre og Framme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue 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 Lodstvang**  
nndtagen 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 Havne-sporene, 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, Skibsbyggeri og Køhalingssplads for mindre Skibe.

**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.

## D E N I T A L I E N S K E V A L U T A

I en Indberetning om den italienske Valuta udtaler den danske Minister i Rom bl. a.:

Den sidst forløbne Uge har ikke bragt nogen Lysning med Hensyn til Udsigterne for en Stigning i den italienske Valutas internationale Værdi, men tværtimod har hver Dag medført en Stigning i Kurserne paa alle de førende fremmede Deviser. Middelkursen for franske Francs er saaledes i Tiden fra den 20. til den 28. steget fra 124.93 til 126.42, Kursen for Sterling fra 127.77 til 133.07, Kursen for Dollars fra 26.313 til 27.265 og Kursen for tyske Mark fra 6.40 til 6.65.

Der er, saavidt det kan ses, endnu ikke truffet Dispositioner til Anvendelsen af den hos Firmaet Morgan & Co. opnaaede Dollarkredit, idet Finansministerens Møde med de ledende Bankmænd ifølge det officielle Communiqué kun synes at have resulteret i Vedtagelser om, efter hvilke Linier der af Bankerne skal kunne stilles udenlandske Deviser til Disposition for Rekvirenter af disse, og det maa formentlig ogsaa antages, at man med den største Forsigtighed vil omgaaes med dette »Manøvreringsfond« og holde det i Reserve, til der er vundet Klarhed over Situationen.

I Almindelighed kan det siges, at alt, hvad der i den seneste Tid er blevet skrevet og talt om Aarsagerne til Lirens Vanskeligheder og om Vejen til dens Ophjælpning, saa langt fra har bragt en saadan Klarhed, men snarere virket opskræmmende paa Sindene, saaledes at man nu ikke mere kan se bort fra »Flugten fra Liren«, hvilken viser sig ogsaa i den paafølgende Nedgang i Kurserne paa de konsoliderede italienske Statspapirer.

Det er interessant at se, at det Regeringen næstaaende Blad *Il Messagero* for den 30. Maj i en ledende Artikel betitlet »Frygten for Liren« hævder, at denne Frygt stimuleres gennem visse Rygter, som fra Børsen har bredt sig til Industrien og det almindelige Publikum, og hvilke skal gaa ud paa, at Regeringen skulde have til Hensigt snarest at udfærdige Bestemmelser om Antagelse af en Guldvaluta ved en ubønhørlig Nedskæring af Papirliren.

Bladet hævder, at det er den almindelige Opfattelse, at saadanne Bestemmelser Udstedelse er nær forestaaende, men samtidigt udtales det, at Regeringen sikkert ikke vil tage et saadant Skridt i hvert Fald nu, idet en Guldmonter i Italien kun vilde gavne Udlandet, men ikke Landet selv, saalænge der ikke er

opnaaet fuld Sikkerhed for Ligevægt i Handelsbalancen og Betalingsbalancen, og i denne Forbindelse fremhæver Bladet, som ogsaa repræsenterer store Industriinteresser, at Opretholdelsen af Papirvalutaen i Øjeblikket betyder en Styrke for den italienske Eksportindustri i Konkurrencen med de Lande, som har Guldmonter. Med Ligeformhed udtales det i Artiklen, at »det drejer sig om at bevare dette den lave Valutas Privilegium for Industrien som Middel til at konkurrere i den internationale Handel. Hvis det blev fjernet, hvis ved en Konvertering af Papirvalutaen de italienske Arbejdslønnere ogsaa skulde betales i Guld, vilde en stor Del af den italienske Industri bryde sammen ved en øjeblikkelig og uhjælpelig Arbejdsløshed«.

## Ingen Nedskæring af Liren.

Bladet fremhæver derfor, at der ikke kan være Tale om Tilbagevenden til Guld, forinden Italien i Overensstemmelse med Regeringens Planer har erhvervet sig en større Uafhængighed af de udenlandske Forsyninger af Korn, Kul, Petroleum etc.

Fra anden Side og navnlig fra Oppositionens fremhæves det, at den italienske Industri ikke til evige Tider kan vente at blive behandlet som et Barn i Svøb, i hvilket der holdes kunstigt Liv ved Toldmure og Valutapræmier, og at den eneste Udvej, Italien har til at vinde frem til ordnede økonomiske og finansielle Forhold er snarest at naa til en varig Stabilisering af Valutaen, hvorfor de enkelte Industriegrenes Interesser paa dette Punkt maa vige for hele Nationens.

Trods Udtalelser i denne Retning, og skønt navnlig England og Amerika naturligvis er stærkt interesseret i, at den italienske Industris Produktionsforhold kommer til at ligge paa samme Maade som den engelske og den amerikanske Industris, staar den italienske Regering utvivlsomt vedblivende paa det af Finansministeren hidtil forfægtede Standpunkt, nemlig at Tiden endnu ikke er inde til en Realitetsbehandling af Konverteringssspørgsmaalet, og *Il Messagero* har roligt kunnet betegne de ovennævnte Rygter om en umiddelbart forestaaende Tilbagevenden til Guld som absolut ubegrundede, ligesom Bladet i Dag har kunnet bringe en Meddelelse fra Hr. *Mussolini*, hvori denne paa det kraftigste tager Afstand fra Rygterne og truer med, at Strafansvar vil blive gjort gældende overfor Kolportører af disse Rygter.

## G O L D D U E S I P O R T U G A L

Nord. Skibsrederforening har fra sin Agent i Lissabon, Konsul *Simon Hansen*, modtaget følgende Skrivelse, der formentlig er af almindelig Interesse:

»En Damper ankom hertil med Svovllast fra Sicilien.

Certepartiet var afsluttet i London og indeholdt foruden den almindelige trykte Klausul om, at Fragten var »in full of all portcharges« følgende to tilskrevne Ekstraklausuler:

No. 22. Old and new Portuguese dues on cargo to be paid by charterer.

No. 23. Old and new Portuguese dues on steamer to be paid by owners.

At disse to Klausuler var tilføjet Certepartiet er efter min Formening Tegn paa, at Rederiet vistnok har ment at sikre sig mod de herværende gold dues, men efter Klausulens Ordlyd er Følgen blevet akkurat det modsatte, thi da gold dues er en af Skibenes væsentligste portcharges hersteds, tjener de to tilføjede Certepartiklausuler kun til endnu mere at fremhæve, at samme er for Rederiets Regning.

Dersom det har været Rederiets Mening at sikre sig mod Betalingen af disse gold dues, er det meget beklageligt, at vedkommende Mægler ved Certepartiets

Udstedelse ikke har forstaaet at give Klausulerne den rigtige Ordlyd.

Jeg ved, at Skibets Agent hersteds har forsøgt at faa Ladningsmodtagerne til at betale gold dues, men uden Resultat, og jeg forstaar ogsaa, at Befragterne heller ikke vil betale denne Afgift, idet de henholder sig til Certepartiet.

Kaptajnen har anmodet mig om min Mening om Sagen, og jeg har desværre maattet meddele ham, at ifølge Certepartiets udtrykkelige Ordlyd kan Skibet ikke forlange, at disse gold dues skal betales af Befragterne, og selvfølgelig endnu mindre af Modtagerne, som ikke har noget med Sagen at gøre.

Jeg mener imidlertid, at dersom Rederiet kan fremlægge noget Bevis for, at der under Forhandlingerne om Fragtens Afslutning har været nævnt noget om, at Afgiften skulde være for Befragternes Regning, synes jeg Rederiet maa have Ret til at tage Sagen op med Befragterne.

Det vildledende for mange Redere, naar der tales om denne Afgift, er, at Afgiften beregnes efter Lastekvantummet, hvorfor Redere, som ikke kender Forholdene, let tror, at det er en Afgift, som det tilkommer Lasten at betale.

Dette er altsaa absolut forkert, det er nemlig som ovenfor sagt en af Skibenes væsentligste Havneafgifter i Portugal, og har ikke nogetsomhelst med Ladnings-ejerne at gøre.

Efter hvad der meddeles os, lyder den vanlige

Klausul, som Mæglerne i Lissabon anbefaler, saaledes:

»Any extra expenses steamer has to pay owing to new gold decree, which came into force on Jan. 1922, to be for account of charterers and/or receivers«.

## FLERE LOSSEHAVNE

Vi har i Nr. 22 og 24 af *Dansk Søfarts Tidende* bragt Indlæg angaaende ovennævnte Spørgsmaal og bringer herved et nyt, som er fremkommet i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære for Juni-Juli, og som klart viser, hvilke Udgifter en Reder kan komme ud for, naar hans Skib har Ladning inde med forskellige Bestemmelsessteder. Den nævnte Beretning lyder som følger:

Et erfarent Rederi har sendt os nedenstaaende Oversigt over Resultatet af et Kompletteringsparti af Kassebord paa Dæk fra Hernösand til Zeebrügge. Det var Last, der skulde supplere 3,500 Tons Træmasse og 50 Stds. deals, battens and boards fra Skellefteå til River Thames. Resultatet af Regnskabet for Kompletteringspartiet stiller sig saaledes:

### Kontante Udlæg:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Havneudgifter i Kramfors.....	578.80	
Stevadoreudgifter i Kramfors .....	4,012.84	
Kanalafgifter .....	969.32	
Havneudgifter Zeebrügge .....	1,417.37	
Losningsomkostninger Zeebrügge .....	1,033.88	
Befragtningskommission .....	433.65	
		8,445.86

### Tid benyttet

til og fra Kramfors .....	1	Dag
Lastning do. ....	6½	Dag
Losning Zeebrügge .....	8½	Dag
Deviation .....	2	Dag
Tilsammen.....	18	Dage

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Brugt 100 Ton Bunkerkul .....	à Kr. 410.—	7,380.—
	à Kr. 20.—	2,000.—
Totale Udlæg ....		17,825.86

### Fragtfortjeneste.

Fragt for 305 Stds. à 48/- .....	£ 745.8.7
Fragt for 9 Stds. à 32/- .....	
+ Fordring Brækage .....	£ 10.-
	£ 735.8.7
efter Kurs Kr. 17.69 .....	13,009.80
Direkte Tab ....	4,716.06

Samme Reder har tilskrevet Foreningen som følger angaaende flere kontinentale Lossehavne:

Vi var tvunget til at gaa med paa en saadan Rejse fra Donau og skulde først losse i Antwerpen og derefter i Hamborg mod 1 sh. ekstra i Fragt, men vore Ekstraudgifter androg mere end 3/- pr. Ton.

Som ovenstaaende Opgørelse viser, dækkes en Havn som Zeebrügge ikke med en Ekstrafragt af 5/- pr. Ton (Baaden laster 4,000 Tons D.W.); ikke mindre end 14/- Ekstrafragt paa hele Lasten, 1,470 Stds., vil være rimeligt, og saa faar man endda intet betalt for den tabte Fortjeneste paa 18 Dages Fragtfart. Det er derfor ganske meningsløst, naar Rederierne gaar med til at fragte Lumber fra Canada eller Gulfen til en Ekstrafragt af 2/6 eller 5/- pr. Std., hvilket sjældent faas, og saadanne Redere ved ikke, hvad de indlader sig paa.

### NORDISK SKIBSREDERFORENING

afholder ekstraordinær Generalforsamling paa Foreningens Kontor i Oslo den 9. Sept. Kl. 2,30 Em. til endelig Behandling af de paa den sidste Generalforsamling i København vedtagne Ændringer.

## 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

## NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

„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

## I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482  
Skibshandel

## 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



## POSITIONSLISTE PR. 3. AUGUST 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Rouen 1.8.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 30.7.  
 m.s. *Afrika*, Svarre, pass. Gibraltar 2.8. p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Antwerpen 25.7.  
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Trangesund 1.8.  
 s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Esbjerg 27.7.  
 s.s. *Alf*, Clausen, afg. Bjørkø 30.7.  
 s.s. *Alfa* ank. Porto-Pi 1.8.  
 s.s. *Alfred Hage*, Danielsen, afg. Cadix 28.7.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Almeria 2.8. til Malaga.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Cape Race 25.7.  
 m.s. *Annam*, Mauritzen, afg. Sydney 25.7. til San Francisco.  
 s.s. *Anna*, afg. Ramno 1.8. til Themsen.  
 s.s. *Arneberg*, Koff, ank. Rotterdam 29.7.  
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Antwerpen 27.7.  
 s.s. *Argentina*, Wensch, ank. Halmstad 1.8.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Madeira 22.7. p. R. t. River Plate.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Randers 1.8.  
 m.s. *Asia*, Dahl, ank. Dunkirk 27.7.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. København 1.8. p. R. t. Sjö-Röyttå.  
 s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Kiel 30.7.  
 m.s. *Australien*, Møller, afg. Suez 1.8. til Singapore.  
 m.s. *Avance*, Andrup, ank. London 1.8.  
 s.s. *Axel*, Magleby, afg. Kotka 1.8. til Antwerpen.

## B

s.s. *Banka*, Juel Hansen, afg. Port Said 29.7. til London.  
 s.s. *Beira*, Kjør, afg. Tyne 1.8.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, i Fart paa Cuba.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Leith 3.8. til København.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. *Bergenhus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Riga 31.7.  
 s.s. *Bertha*, Larsen, pass. Kiel 4.8.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. København 1.8.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Brunswick 2.8.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Mariager 31.7. til Wiborg Distrikt.  
 s.s. *Bodil* pass. Holtenau 1.8. paa Rejse til Valencia.  
 s.s. *Boge*, Rasmussen, ank. Dundee 29.7.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Aberdeen Wash 31.7.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Halifax 20.7.  
 s.s. *Botha*, Hansen, afg. Kristinestad 31.7. til Amsterdam.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Kenitru 27.7.  
 s.s. *Brasilien* afg. Göteborg 17.7. til New York.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Montreal 28.7.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Korsør 31.7.  
 s.s. *Bretland*, Larsen, afg. København 2.8. til Danzig.  
 s.s. *Britta*, Ushant, ank. Stralsund 2.8.  
 s.s. *Brynild*, Huuss, ank. Antwerpen 29.7., laster til Miami.  
 s.s. *Bryssel*, Jensen, afg. Nørre Sundby 31.7. til Uleaborg.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Dieppe 22.7.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Buenos Aires 21.7.  
 s.s. *Carmen* ank. Memel 2.8.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. København 2.8.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panamakanalen 23.7. paa Rejse til Los Angeles.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, Thomsen, ank. Gibraltar 31.7.  
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, afg. St. John N. B. 29.7.  
 s.s. *Cimbria*, Svann, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Cito*, Jarde, afg. Saffi 28.7. til Hamburg.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Hook of Holland 2.8. til Rokkala (Wiborgs).  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Rotterdam 30.7. til Haiffa.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Ostende 1.8. til Sunderland.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Antwerpen 30.7.  
 s.s. *Dan*, Clausen, pass. Emden 1.8. paa Rejse til Kotka.  
 s.s. *Danefjell*, Simonsen, ank. Caen 28.7.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Gibraltar 3.8.  
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 7.7. p. R. t. Grønland.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Holtenau 3.8. p. R. t. Uleåborg.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Terneuzen 29.7.  
 s.s. *Dania*, Benche, afg. Sarpsborg 25.7. til Boston.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. New Orleans 28.7.  
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. Vejle 31.7.  
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 31.7.  
 s.s. *Dorrit* ank. Rouen 2.8.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin*, Krogh, afg. Norfolk 23.7. til Danmark.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, Blach, ank. Assens 4.8.  
 s.s. *Ebba* ank. Luleå 26.7.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Danzig 30.7.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. London 30.7.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Brunsbüttel 29.7. p. R. t. Dublin.  
 s.s. *Ella*, Boustrup Christensen, oplagt siden 17.2.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, afg. Frederiksstad 1.8. til Liverpool.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Bjørkø 1.8.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Newport Man. 1.8.  
 s.s. *Emanuel*, Svarre, ank. London 31.7. p. R. t. København.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. London 29.7. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. New York 30.7.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Horsens 1.8. p. R. t. Kemi.  
 s.s. *Erik*, Bastholm, ank. København 29.7.  
 s.s. *Erik Boye*, Mathiesen, pass. København 2.8.  
 s.s. *Erindrings*, Nielsen, ank. Horsens 31.7. p. R. t. Bure.  
 s.s. *Esbarn Snare*, Dreyer, oplagt i Esbjerg 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester* ank. Teneriffe 2.8.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. Boulogne 24.7.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 30.7.  
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 3.8.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt siden 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i København-syddynske Pladser Ruten.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, pass. Perim 27.7. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Fana*, Michelsen, ank. Rønne 31.7.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Tegal 21.7. til Suez.  
 s.s. *Flora*, Andresen, ank. Esbjerg 1.8.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 21.7. til Madeira.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Kotka 27.7.  
 s.s. *Frankrig*, Parkis, afg. Grangemouth 30.7.  
 s.s. *Fredensborg*, Hillebranth Lund, ank. København 3.8.  
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Danzig 29.7.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 1.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Dover 2.8.  
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Blyth 29.7.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, ank. København 31.7.  
 s.s. *Frode*, Kajs, ank. Montreal 31.7.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Gravelines 1.8.

## G

s.s. *Garonne*, Boustrup Christensen, afg. Middelfart 3.8. til København.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. København 1.8. til London.  
 s.s. *Gerda*, ank. Wiborg 2.8.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Glasgow 21.7. til Montreal.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 1.8.  
 s.s. *Gunver* ank. Tabarca 31.7.

## 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. »Schoue«. 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

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 ENGLSKE KUL-AFSKIRNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

**LAMBERT BROTHERS LIMITED**

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

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange ..... }  
Newport, Mon., 131, Dock Street ..... } »Lamberte  
Port Talbot, Exchange Buildings ..... }

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. }  
Tyne Dock, 67, Hudson Street ..... } »Lambrose,  
Blyth, 19, Ridley Street ..... } Newcastle.  
West Hartlepool, Victoria Terrace ..... } »Lamberte

GLASGOW, 78, St. Vincent Street ..... }  
Methil, 82, East High Street ..... } »Lamberte  
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

**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:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragning, 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  
Coin Exch. Chambers,  
Exchange Street .... Sheffield

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART Telegram-Adresse: MORDEY Telegram-Adresse: SHEARMAN Telegram-Adresse: SHEARMAN  
CARDIFF NEWPORT BARRY AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

**ANDREW LEITCH & CO.**

KUL EKSPORTØRER  
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE &amp; GLASGOW TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren«

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 Maskinforsyningen

**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.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, Aggerholm, ank. Wear 28.7.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Dunkirk 1.8. til Vejle.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Emden 30.7.  
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, afg. Danzig 1.8. til Southampton.  
 s.s. *Hammerhus*, Hveissel, ank. Leningrad 23.7.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Tunis 1.8.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet* afg. Riga 1.8. til London.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 3.8. til København.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Kotka 30.7.  
 s.s. *Helene* pass. Holtenau 2.8. p. R. t. Hudiksvall.  
 s.s. *Helga* pass. Brunsbüttel 29.7. p. R. t. Alicante.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Helsingfors 3.8.  
 s.s. *Hengest*, Ingeman Andersen, oplagt siden 21.4.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Palermo 30.7.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Oran 30.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Randers 3.8. til Danzig.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Helsingør 30.7.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Kristinestad 25.7.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, ank. København 3.8.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, Krøyer, afg. Rotterdam 2.8.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New Orleans 29.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Lissabon 3.8.  
 s.s. *Inger* ank. Thames 31.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Wiborg 28.7.  
 s.s. *Island*, Frandsen, afg. Thorshavn 1.8. til København via Leith.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Aalborg 24.7. til Cuba.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 3.8.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. København 1.8. til Leningrad.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. København 16.7.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Norfolk 29.7.  
 s.s. *Jenny* afg. Casablanca 30.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Johanne* afg. Palermo 30.7. til Valencia.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, afg. København 3.8. til Stettin.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Uleaborg 2.8.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Leningrad 27.7.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Brindisi 30.7.  
 m.s. *Jyllandia*, Kalls, pass. Gibraltar 2.8. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Rotterdam 1.8.

## K

s.s. *K. A. Hansen*, L. Hansen, ank. Keret 17.7.  
 s.s. *Kai*, Friis, afg. Meramiehi 21.7. til Manchester.  
 s.s. *Kalø*, Andersen, afg. Goole 31.7.  
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Leningrad 31.7.  
 s.s. *Karla* pass. Brunsbüttel 31.7. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swanssee 1.8. til København.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Odense 1.8.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Savanna 15.7. til København, pass. Fair Island 2.8.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Port Kembla 29.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kieler Kanal 1.8. paa Rejse til London.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, i Dok i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Belize 21.7.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. København 26.7.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Korsør 2.8.  
 m.s. *København*, Mortensen, pass. Gibraltar 26.7. paa Rejse til Hamburg.

## L

s.s. *Lars Kruse*, Van Deurs, ank. Bona 2.8.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Savannah 19.7.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Tunis 27.7.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, pass. København 1.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, ank. Danzig 2.8.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. London 1.8. til Methil.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 31.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 19.7.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Montreal 29.7. til København.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Kielerkanal 3.8.  
 s.s. *Maja*, Rindberg, i København-Haderslev-Sønderborg-Aabenraa Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Singapore 2.8.

m.s. *Malini*, Christiansen, ank. Port Said 3.8.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Blyth 23.7.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Brunsbüttel 2.8.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie* ank. Aarhus 1.8.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ny Karleby 31.7. til Calais.  
 s.s. *Marlin Carl*, Larsen, ank. St. Nazaire 31.7.  
 s.s. *Maryland*, Pape, ank. Antwerpen 22.7.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. Hamborg 30.7.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Odense 1.8.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 29.7. til Tanger.  
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Troon 29.7. til Faskrudsford.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høffding*, Klint, ank. København 27.7.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Kings Lynn 1.8. til Uleaborg  
 s.s. *Nancy* ank. København 1.8.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Norfolk Va. 23.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Nautik* afg. Casablanca 1.8. til Safi.  
 s.s. *Neptun* ank. Barcelona 28.7.  
 s.s. *Nerma* afg. København 31.7. til Kemi.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 24.7. til Aarhus/Kbh.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe* ank. Barcelona 30.7.  
 s.s. *Nordsøen* pass. Holtenau 1.8. p. R. t. Helsingfors.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Leningrad 27.7.  
 s.s. *Normann Isle*, Nielsen, pass. København 2.8.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, ank. København 26.7.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Amsterdam 30.7.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Rio de Janeiro 1.8. til Madeira.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Brahestad 30.7.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.6.

## P

s.s. *P. Madsen*, Christensen, pass. Oporto 2.8.  
 s.s. *P. N. Damm*, Andersen, ank. Le Havre 1.8.  
 s.s. *Pacific*, Matthesen, pass. Sundastrædet 30.7. p. R. t. Menado.  
 m.s. *Panama*, Hjerrum, afg. Cape Town 29.7. til Liverpool.  
 s.s. *Parana*, Heistberg, afg. Victoria, B. C. 16.7.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Three Rivers 31.7. til St. George Bay.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Philadelphia 29.7.  
 m.s. *Peru*, Larsen, ank. San Francisco 26.7.  
 m.s. *Philip*, Petersen, afg. Danzig 29.7. til Dansk Havn.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Holtenau 3.8.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Sevilla 31.7.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Kieler Kanal 3.8. paa Rejse til Sörnäs.

## R

s.s. *Randi* ank. Ljusne 2.8.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Hamburg 30.7.  
 s.s. *Rhone*, Thomsen, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Danzig 1.8.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 31.7.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. Zaandam.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Kotka 25.7.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, afg. København 3.8. til Leith.

## S

s.s. *Saga* i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 31.7.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Bordeaux 3.8. til La Rochelle.  
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. Hamborg 3.8.  
 m.s. *Siam* ank. København 24.7.  
 s.s. *Signe* afg. Leningrad 1.8. til Garston.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Odense 30.7.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Barbados 27.7.  
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Rochefort 2.8. til Emden.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Preston 29.7.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Kotka 26.7.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Wiborg 29.7.  
 s.s. *Skinfæse*, Koch, ank. Themsen 25.7.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 25.7.  
 s.s. *Skodsborg*, Bercholt, afg. Hamborg 1.8.  
 s.s. *Skolland*, Iversen, pass. Brunsbüttel 31.7.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Rutefart København-Leith-Færøerne.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Emden 1.8.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 3.8.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Brunsbüttel 4.8. p. R. t. Ghent.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Blyth 1.8.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.7.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Odense 25.7.  
 s.s. *Stella* pass. Carvoeiro 30.7. paa Rejse til Gandia.  
 s.s. *Svanhild*, Petersen, afg. Kotka 30.7. til Rotterdam.



NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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.

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

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

MANCHESTER

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 &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MIDDLES-  
BROUGH

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

**JOYCE & CO.**

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager  
8 KINNEIL STREET  
BO'NESS

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td.</sup>**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH

Coder:  
Watkip's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

GOOLE

**BUCHAN & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører  
GRANGEMOUTH

GRANGE-  
MOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp  
Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59a

**T. SHERBURN**

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

SUNDERLAND

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

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 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.: Kolbwerfft, Kiel.

**DISPACHEURER**

s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 29.7.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. København 24.7.  
 s.s. *Svend Pii*, Møller, ank. Oran 2.8.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, ank. København 1.8.  
 m.s. *Svendborgsund*, Christensen, ank. Svendborg 29.7.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 20.7.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Havana 24.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejse Ruten.

**T**

s.s. *T. M. Werner*, Marcker, ank. København 30.7.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Yxpila 31.7.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 29.7. til Manchester.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, i Dok i København 27.6.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Cardiff 25.7. til Atlanterhavs Øerne.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Hult, ank. Newcastle 3.8.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. København 30.7.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 3.8. til Memel.  
 s.s. *Tjaldur*, Aggerholm, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 1.8.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Kobe 3.8.  
 s.s. *Transwaal*, Riddersborg, afg. Durban 23.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, ank. Arendal 3.8.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Livorno 1.8. til Neapel.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Rute fart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Terneuzen 1.8.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. København 1.8. til Norrköping.

s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. London 30.7.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. København 31.7. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Philadelphia 28.7.

**V**

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Randers 3.8.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Frederikshavn 31.7.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Emden 3.8. til Brahestad.  
 s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. Ivigtut 8.7.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Freeport Tex. 31.7.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Dok i Helsingør 20.7.  
 Bark *Viking*, oplagt siden 16.7.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Antwerpen 27.7. til Philadelphia.

**W**

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. København 20.7.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Riga 1.8.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 2.8.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Kiel 28.7.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) pass. Brunsbüttel 2.8. p. R. t. Barcelona.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Norfolk 1.8.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. København 1.8.

**POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE**

3m.Sk. *Start*, Andersen, ank. Little Bay N. F. 28.7.  
 Sk. *Poseidon*, Rasmussen, ank. Gaultois N. F., 28.7.  
 3m.Sk. *Activ*, Christensen, ank. Port Basque N. F. 31.7.  
 m.s. *C. Castenschild*, Christensen, afg. Karrebæksminde 1.8. til Skeletteå.  
*Althaa*, C. Andersen, afg. Dysart 29.7. til Ommel.  
*Gloria*, L. Kromann, ank. Sundsvall 1.8.  
*Aphrodite*, A. Watson, afg. Gibraltar 1.8. til Alicante.  
*Skandia*, B. Harris, afg. Folkestone 2.8. til København.  
 3m.Sk. *Gerda*, Andersen, afg. Turkeisland 26.7.  
 m.s. *Alfa*, Christensen, ank. København 1.8. p. R. t. Råfsö.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Brahestad 1.8. til W. Hartlepool.  
 s.v. *H. C. Christensen*, Christensen, afg. Orth 1.8. til Sandvik.  
 s.v. *Fuglen*, Schmidt, afg. Sandvik 25.7. til Rabat.  
 s.v. *Hans*, Christensen, afg. Fowey 31.7. til Aarhus.  
 s.v. *Niels*, Rasmussen, ank. Hudiksvall 1.8. p. R. t. Rudkøbing  
*Frem*, Jørgensen, ank. Fogo 27.7.  
*Hertha*, Christoffersen, ank. Skellefteå 27.7.  
*Merkur*, Hansen, ank. Siglufjord 2.8.  
*Frida*, Jørgensen, afg. Blyth 3.8.  
*Meta*, Andersen, afg. Ballen 1.7.  
*Noah*, Groth, ank. Halmstad 27.7.  
*Venus*, Boye, ank. Archangel 29.7.  
*Albert*, Clausen, afg. Langesund 1.8.  
 m.s. *Willemoes*, M. Erichsen, pass. Holtenau 31.7. paa Rejse til Trangsund.  
 3m.Sk. *Cathrine*, S. Købke, afg. Dundrum 24.7. til Kotka.  
 3m.Sk. *Dagny*, N. P. Petersen, pass. Skagen 17.7. paa Rejse til Padstow.  
 3m.Sk. *Elisabeth Eff.*, Alfr. Nielsen, ank. Kragerø 26.7.  
 3m.Sk. *Else*, J. Jensen, afg. Svendborg 29.7. til Sundsvall.  
 3m.Sk. *Falken*, J. Rasmussen, ank. Søderhamn 30.7.  
 3m.Sk. *Gefion*, R. Lund, afg. Stornoway 28.7. til Leith.  
 3m.Sk. *Jens Nielsen*, K. Nielsen, ank. Sundsvall 24.7.

3m.Sk. *Johanne*, N. Marcussen, ank. Douglas 25.7.  
 3m.Sk. *Marie*, Herm. Nielsen, afg. Svendborg 25.7. til Kuusiluoto.  
 3m.Sk. *Solon*, Chr. L. Sørensen, ank. Paluden 17.7.  
 3m.Sk. *Neptun*, V. Sørensen, pass. Helsingør 28.7. paa Rejse til Trangsund.  
 4m.Sk. *Nordborg*, N. Hansen, afg. Svendborg 29.7. til Kemi.  
 3m.Sk. *Norden*, H. A. Olsen, pass. Helsingør 25.7. paa Rejse til Quimper.  
 3m.Sk. *Pallelsen*, L. Jensen, afg. Stornoway 28.7. til Frederikshavn.  
 3m.Sk. *P. Rasmussen*, L. W. Rasmussen, ank. Quimper 11.7.  
 3m.Sk. *Roma*, R. Petersen, ank. Pontrioux 16.7.  
 3m.Sk. *Rossing*, H. P. Baagøe, ank. Dysart 21.7.  
 3m.Sk. *Vega*, J. Hansen, ank. Norrköping 28.7.  
 3m.Sk. *Vesta*, E. K. Kristensen, pass. Skagen 18.7.  
 3m.Sk. *Zampa*, E. Johs. Jørgensen, afg. Gefle 22.7. til Randers.  
 3m.Sk. *Ørnen*, M. Jensen, afg. Port Daniel 25.7. til Dublin.  
 3m.Sk. *Martin Nisson*, Jensen, ank. Harbur-Grace 26.7. bestemt til Glasgow.  
 3m.Sk. *Dannebrog*, Hansen, ank. Bordeaux 25.7. bestemt til Danmark-Sverrig.  
 3m.Sk. *Kurt*, Jørgensen, afg. Svendborg 1.7. til Sundsvall.  
 3m.Sk. *Leif*, Hvenegaard, afg. Danzig 3.7. til Charlestown.  
 3m.Sk. *Waldemar*, Christensen, afg. Sundsvall 24.7. til Gweek.  
 3m.Sk. *Vera*, Larsen, ank. Yxpila 12.7. bestemt til Charlestown.  
 3m.Sk. *Confidence*, Mouritzen, ank. Charlestown 15.7. bestemt til Drammen.  
 3m.Sk. *Cornwall*, Madsen, ank. Archangel 27.7. bestemt til Bidefort.  
 3m.Sk. *Primula*, Jørgensen, afg. København 29.7. til Danzig.  
 3m.Sk. *Ludvig*, Jørgensen, ank. Wiborg 24.7. bestemt til Charlestown.  
 3m.Sk. *Flora*, Nielsen, oplagt Thurø.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**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**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER  
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKEG I GANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

FORLANG TILBUD

Ene-repræsentant for Danmark:

**HARRY LEVIN**

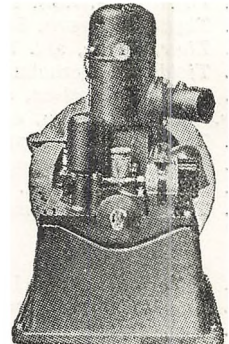
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med  
Certificat, Kompashatter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES  
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

Skibsmægler

**KR. KNUDSEN**

Søassurance

KRISTIANSAND, S.  
NORGETelegram-Adresse:  
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 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

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuele, Svendborg.

**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** 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. 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, 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: „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  
**SHELLEN'S SHIPPING  
 & AGENCY CO. SOC. AN.**

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

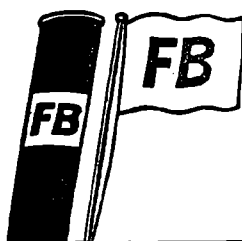
Telegram-Adresser:

Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: S HFLAHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB  
 Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske  
 LANDMANDSBANKENS ANNEX  
 LAXEGADE 8

**Betragtning, 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 3043  
 Natlff. i Strandbyggestilfælde: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 33

FREDAG 14 · AUGUST 1926

32 · AARG.

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

### FARCEN SWORN MEASURERS

Det hænder ret ofte, at en Reder eller Fører kommer til det Resultat — særlig i Trælastfart — at hans Ladning ikke svarer til paagældende Skibs Lastekapacitet. For at finde Aarsagen til sit daarlige Indtagende, engagerer han saa i Skibets Lossehavn *sworn measurers* til at eksaminere Ladningen efterhaanden som den losses, og undersøge, hvorvidt de opgivne Maal svarer til Virkeligheden.

For ganske nylig engagerede en dansk Reder saaledes *sworn measurers* i en belgisk Havn for at søge at konstatere en vistnok berettiget Mistanke om, at hans Last af timber logs maalte mere end opgivet. Hvad skildrer hans Forbavselse, da han modtager Brev fra sin Repræsentant i vedkommende Havn, hvori han underrettes om .... ja, lad os gengive Brevet i Oversættelse:

»Jeg fandt, at den lokale *sworn measurer* slet ikke maalte Træet selv, men simpelthen afskrev de Dimensioner, som Modtagerens egne Folk havde skrevet ned. Dette synes mere eller mindre at være Sædvane her, naar *sworn measurers* beskæftiger sig med runde timber logs.

Selvfølgelig byder denne Fremgangsmaade ikke tilstrækkelige Garantier for, at det opnaaede Resultat er korrekt, fordi en uhæderlig Modtager let kan arrangere med sine egne *measurers*, at de opgiver mindre Dimensioner end de virkelig er til den *sworn measurer*.

Efter min Mening er dette et meget galt System, og jeg paatænker at underrette de lokale Autoriteter derom ....«

Ja, selvfølgelig er det et pinende galt System. Det var interessant at vide, om dette System eller Mangel paa System altid har eksisteret, og om det kun er de daarlige Tider, hvor Rederne, tvungne af den bitre Nødvendighed, ved at gaa i Detaljer om alle Udgifter og alle Forhold mere eller mindre tilfældigt opdager den Slags Ting. Maaske gælder dette kun for belgiske Havne, maaske kun for en enkelt af dem endda? Der var god Grund til at foranstalte en international Undersøgelse af dette Forhold, og vi haaber, at vore Læsere, navnlig Redere, Kaptajner og udenlandske Agenter, vil lade høre fra sig, om de har haft lignende Erfaringer.

### OPLÆGNINGER OG TELEGRAFIST-STREJKE

Som vi har forudset, er de danske Redere, paa Grund af det fortvivlede Fragtmarked og stigende Udgifter og vel ogsaa fordi Kronestigningen er ensbetydende med relativt mindre Fragtbeløb, begyndt at lægge deres Skibe op. I den sidste Uge er ikke mindre end 13 Dampere\*) lagt op, og der er desværre kun Udsigt til, at de følgende Uger vil bringe dette Tal antageligt i Vejret. Vi forstaa saaledes, at mange af

de Skibe, der nu er paa Vej hertil, vil blive afmønstrede og afvente de bedre Tider, man haaber vil komme. Alle andre Depressions- og Likvidationsperioder er blevet efterfulgt af normale Tider og senere Højkonjunkturer, saa engang vender Strømmen vel, selv om det i Øjeblikket er umuligt at sige hvornaar og hvorfor.

Radio-Telegrafisterne, eller de Førere de har valgt, har ment, at Øjeblikket var inde til at stramme deres Fordringer. De kunde næppe have valgt et daarligere Tidspunkt for et saadant Fremstød, og det vidner ikke om nogen stærkt udviklet psykologisk Sans hos deres Ledere at fremsætte slige Krav netop nu. Rent bortset fra det uberettigede i at forlange Farts-Tillæg umiddelbart efter, at Kronen har bedret sig i den Grad overfor udenlandske Valutaer — den danske Krones svigtende Købeevne i Udlandet var jo da det eneste plausible Paaskud for et saadant Krav, og det eksisterer som sagt ikke mere.

Vi er bange for, at Telegrafisterne har ladet sig forlede til en kapital Dumhed ved at give Strejkevarsel. Det er naturligvis Maskinmestrenes daarlige Eksempel, der har smittet — i Udtalelser til Dagbladene udtaler Telegrafisterne da ogsaa, at de har Krav paa en tilsvarende Bedring i deres Kaar som den, Maskinmestrene lige har opnaaet ved samme Midler. Rederne har imidlertid taget deres Standpunkt: de vil ikke betale mere, og de vil ikke lade sig tvinge til at gaa med til det ganske upaakrævede Fartstillæg.

Strejken er som sagt erklæret, og bebudet til at træde i Kraft den 27. August for de indenrigske Ruters Vedkommende, en Maaned senere for Telegrafisterne i oversøisk Fart. Vi forstaa, at mange Telegrafister er ganske klar over, at en saadan Strejke er i høj Grad overilet, og kaldes den ikke tilbage, skulde det ikke andre os, om Radiotelegrafisternes faglige Organisation blev sprængt. Risikoen ved at gaa i Land er for stor; først og fremmest staaer et meget stort Antal Telegrafister udenfor den faglige Organisation, saa det vil ikke være vanskeligt at erstatte alle de Telegrafister, der gnistrer i oversøisk Fart; i den indenrigske Fart er der ikke Radio-Tvang, saa det Spørgsmaal ordner sig selv, hvis der ikke er Telegrafister nok til disse Ruter.

### REDERNE BETALER SOM SÆDVANLIG

Vi har tidligere udtalt Frygt for, at Hamburgs Senat vilde følge de Forenede Stater's Eksempel og gøre Rederne ansvarlige for deres Sømænds Rømning i Havnen.

Denne Frygt har vist sig at være berettiget. Senatet har trumfet en Forordning i saa Henseende igennem, og fra 1. August skal Førerne af udenlandske Skibe, der anløber Hamburg, give Myndighederne en Fortegnelse over de af Besætningerne, som ikke er tyske Undersaatter, og som ikke har Pas med tysk Visum. Det

\*) 17,433 tons deadweight.



forbydes ligeledes uden Myndighedernes Tilladelse at afmønstre Folk, der ikke er tyske Borgere. Rømninger skal straks anmeldes til Politiet. Hvis en udenlandsk Sømand overtræder Pasbestemmelserne eller Politiforordningerne angaaende Udlændinge, er Rederen efter de nye Bestemmelser forpligtet til at erstatte de Omkostninger, der er forbundne med de Skyldiges Anholdelse, Forplejning og Udvisning, og indtil Beløbet af disse Omkostninger er konstateret, maa Rederen stille en Sikkerhed, hvis Størrelse fastsættes af Politiet.

Dette Forslag betyder, at man vil straffe Rederen for Forseelser, som begaas af hans Folk, Forseelser, som han ikke kan hindre, saafremt han da ikke under Skibets Ophold i Hamburg vil skride til den for Besætningen nedværdigende og umenneskelige Forholdsregel at spærre den inde. Det er altsaa en ny Byrde, man her vil paalægge Rederne udover de mange Vanskeligheder, disse allerede har at kæmpe med.

Senatet har motiveret sit Forslag med, at de hidtil gældende Bestemmelser var ganske utilstrækkelige til med Held at bekæmpe Udlændinges Rømning fra Skibene og udtaler, at det er umuligt at forhindre den stadige Tilstrømning af tvivlsomme Elementer fra det vidtstrakte Havneomraade samt atter at fjerne dem ad Søvejen. Det er muligt, at Hamburg paa denne Maade faar en ikke ønsket Indvandring, men det forandrer ikke det Faktum, at man ved i disse Tilfælde at paalægge Rederne Udgifterne »retter Bager for Smed«.

#### Andre Stater har givet Eksemplet.

Senatet anfører yderligere, at næsten alle andre Stater allerede har truffet energiske Forholdsregler til Beskyttelse af deres Havne mod den Art Farer, Forholdsregler under hvilke tyske Skibe ofte maa lide. De Forenede Stater, Argentina, Australien, Sydafrika, Belgien og andre Stater forlanger store Beløb for hver rømt Sømand for derigennem at faa Dækning for de Omkostninger, som hans Paagribelse og Hjemsendelse medfører. England og Danmark kræver Indhentelse af Myndighedernes Tilladelse til Afmønstring af udenlandske Sømand i deres Havne, og Hamburg maa derfor ogsaa indføre Lovbestemmelser, der kan forebygge de stadig voksende Ulemper, og Omkostningerne menes forøvrigt ikke at kunne blive særlig høje, da de Udviste almindeligvis vil kunne medtages af Skibe tilhørende samme Rederi.

#### LODSERNES LØNNINGER

Vi har tidligere meddelt, at Lodsvæsenet stod overfor en Reorganisation, og at Lodstaksterne vilde blive nedsat til mere passende Beløb.

Efter hvad *Børsen* erfarer, har der paa Lodsforeningens sidste Bestyrelsesmøde været drøftet forskellige Forslag til en rationel Løsning af hele Lønsspørgsmaalet. Blandt de forskellige Forslag syntes et Forslag om fast Løn for alle Lodser med et Procenttillæg, beregnet af Bruttoindtægten, at vinde mest Tilslutning. Fra flere Sider har man ganske vist udtalt Frygten for, at det frie Initiativ vil blive lammet, og der henvises til Norge, hvor der nu skal være Vanskeligheder med at faa Lodser ved visse Stationer, medens man tidligere kunde faa norsk Lods overalt.

Fra samme Side henvises derfor til et andet Forslag, nemlig Indførelse af Tvangslodsning for udenlandske Skibe i de danske Farvande og Tilskud fra de større Lodserier til de mindre Lodserier og til de daarligst lønnede Lodser.

Vi er langt fra begejstrede for Lodstvang, selv om dette kun gælder udenlandske Skibe. Tvangsforanstaltninger af enhver Art har den kedelige Egenskab, at de altid, eller næsten altid, skaber Retaliation under en eller anden Form. For et Land som Danmark, et

Land uden Raamaterialer, bør man være særlig forsigtig med at lave Tvangslove, der gaar ud over andre Nationers Borgere. Desuden er jo Forholdet det, at de allerfleste udenlandske Skibe bruger dansk Lods, skønt vi ikke har Lodstvang. Vi gaar ud fra, at Lodserne har fremsat Tanken om tvungen Lods ved at se de mange tyske Skibe, der i den senere Tid har slaaet sig paa dansk Kystfart, og som ikke bruger Lods, fordi de kender Farvandene ligesaa godt som vore egne Sømand og Lodser. Vi er ikke forelskede i denne unaturlige Kystfart, der kun kan opretholdes, fordi det danske Lønniveau ligger altfor højt i Forhold til det tyske. Men derfra og til at straffe den med Tvangsparagrafer er alligevel et Spring, og vi er bange for, at det Spring kunde komme til at skade danske vitale Interesser paa anden Maade.

#### TRADE FOLLOWS THE FLAG

Det var en god Ide at kombinere den danske Eskadres Besøg i Finland og de øvrige Baltiske Stater med en kraftig Erhvervspropaganda. Som vi tidligere har fremhævet i disse Spalter har der fra dansk Side været nogen Tilbøjelighed til at overse Betydningen af disse nærliggende Markeder — en kendt baltisk Statsmand har endda overfor den, der skriver disse Linjer, udtalt sin Forundring over, at Danmark ikke i højere Grad søgte at udnytte kommercielt den Velvilje og Sympati, som man overalt i Baltikum nærer for den danske Nation.

Afdelingschef Valeur i Udenrigsministeriet fulgte som bekendt med Eskadren, og det var et heldigt Greb, at han medbragte den smukke og interessante Danmarks-Film. Denne Film har bidraget meget til at korrigere det fejlagtige Indtryk, som Østersølandene — forøvrigt ogsaa de fleste andre Lande — har af Danmark. Den populære Opfattelse i Udlandet er, at Danmark er et Land, der udelukkende lever af sit Landbrug. Vi har faaet vor bestemte Plads i det internationale Kartotek: Danmark, se Landbrug. Den udmærkede Film, som ikke kan vises for ofte overalt i Udlandet, gav de gode Balter den stærkt tiltrængte Oplysning, at Danmark ogsaa er et ret alsidigt Industriland. Saa stærkt var baade Estlændere og Letter interesseret i denne Del af Filmen, at Købestævnerne i Riga og Reval har anmodet om at laane Filmen til Brug ved de Stævner, der i denne Maaned afholdes i disse Byer.

Trade follows the flag — det er et godt omen, at mange danske Fabrikanter og Eksportører er fulgt i Eskadrens Køl vand og søgt at udvikle Handelssamkvæmmet mellem Danmark og de paagældende Lande. Selvfølgelig er der Industribrancher, hvor vi ikke kan konkurrere med de store Industrilande, men paa den anden Side præsterer vor Industri paa mange Omraader et Præcisionsarbejde, som kun faa andre Nationer kan vise Mage til, og hvor vi er fuldt konkurrencedygtige. Men vi maa lade de andre vide det; det er ikke nok, at vi ved det selv. Saa udmærkede vore egne Købestævner er som Propaganda herhjemme for vore egne udmærkede Frembringelser, kan det ikke nytte at skjule den Kendsgerning, at de praktisk talt intet betyder som Reklame for vore Eksportartikler. Forhaabentlig vil de gode Resultater af det officielle Flaadebesøg i Baltikum inspirere til stor dansk Deltagelse i de forskellige skandinaviske og baltiske Messer, hvor Udlændinge kan deltage. Et fortsat Samarbejde paa dette Omraade mellem Erhvervene og Udenrigsministeriet burde føre til gode Resultater.

*Niels G. Jørgensen*

## TRÆLASTFARTEN PAA ØSTERSØEN FORETEELSER, SOM REDERE OG SKIBSFØRERE BØR GARDERE SIG IMOD

Trælastfarten fra Østersøen paa Alexandria har altid hovedsagelig været domineret af de skandinaviske Redere. I de sidste Par Aar er denne Tonnage-Kontingent gaaet noget tilbage, og dette skyldes vistnok i første Række de ubehagelige Erfaringer, som Rederne efter Krigen har høstet, bl. a. de uklare Certepartivilkaar, som Befragterne har lanceret og fastholdt, Trakasserier og højst upaaregnelige Ekstraudgifter, som Rederne i Henhold dertil i stor Udstrækning er blevet paaført fra Ladningsmodtagernes Side, skriver en norsk Korrespondent i denne Uge's *Scandinavian Shipping Gazette*.

Der eksisterer som bekendt for denne Fart et af the Baltic and White Sea Conference i sin Tid udarbejdede Standard-Certepartiform (*Baldria-Charter*), men under den efter Krigen raadende Fragtdepression i Forbindelse med det intime og monopolartede Samhold, som man har mødt fra de i denne Fart dominerende Befragteres Side, har det som Regel været umuligt at gennemføre nævnte Certepartibasis i det væsentlige. Der har dog fra Rederorganisationernes Side fra Tid til anden været anstillet Undersøgelser angaaende Muligheder for at komme til en Forstaaelse med Befragterne angaaende Indførelse af en gensidig akseptabel Standardform, men Resultatet heraf har hidtil ikke været opmuntrende.

Som Forholdene ligger nu, er der næppe andet for Rederne at gøre end til Stadighed at staa fast om *Baldria-Certepartiet*, hvilket man har Erfaring for, undertiden har sin Virkning. Forøvrigt er det af Betydning, at baade Redere og ikke mindst Skibsførere har deres Opmærksomhed henvendt paa følgende Orienterings-Uddrag af en længere Indberetning, som vi har haft Lejlighed til at gøre os bekendt med, fra den i Shippingspørgsmaal særdeles erfarne norske Generalkonsul for Ægypten:

### Trælastimporten praktisk talt et Monopol.

»... Imidlertid mener jeg, at dette ikke skulde umuliggøre lønnende Fart med Trælast paa Alexandria. Jeg vil da først nævne, at de Forhold, at Trælastimporten paa Alexandria saa at sige er monopoliseret af ganske faa Firmaer, sikkert medfører, at disse paa mange Maader kan diktere deres Betingelser, men det byder paa den anden Side paa stor Sikkerhed, idet man har at gøre med fuldt solide Firmaer. (Følgende Firmaer har den alt overvejende Del af Importen: The Commercial & Estate Co. Ltd. (Karam Brothers): Assad Bassili: C. W. de Cerber: og Moustapha Hakki & Abdallah Arslan).

Grunden til at disse Trælastimportører saa jaloux vaager over de gældende og i flere Henseender urimelige Certepartibestemmelser, er væsentlig den, at de derigennem hindrer mindre Konkurrenter i at tage Kampen op paa Trælastmarkedet her. Ved at drage Fordel af Bestemmelser om despatch-money, o. l. og som ikke kan opnaaes af mindre Importører, der maa indskrænke sig til part-cargoes, holdes Konkurrenterne delvis ude.

Det vilde utvivlsomt være en Fordel om en Standard-Certepartiform kunde vinde større Indpas end hidtil, og det skulde vel Rederorganisationerne med Held kunne arbejde for, selv i disse Tider. Det synes, som om der i de senere Aar i Trælastfarten paa Alexandria har været benyttet omtrent lige saa mange Certepartiformer, (*Mæglercertepartier*), som der har været Skibslaster. Det er af væsentlig Betydning at indføre et Certeparti, der ikke byder paa Overraskelser, selv om man ikke for Tiden kan gennemføre særlig gunstige Betingelser, og selv om man ikke kan faa *Baldria-Certepartiet* akcepteret.

### Despatch-Money og Fragtberegning.

Naar det er almindeligt, at Losning i Alexandria i *Certe-Partierne* akcepteres med 80 Standard pr. Dag (ofte trykt i *Certepartiet*), saa har dette sin Oprindelse i tidligere Aars Losseforhold, da Trælast som oftest blev lossat i Lægtene paa Grund af manglende Kajplads. Forholdene er imidlertid nu anderledes, idet al Trælast losses ved den saakaldte Trælastkaj ved *wardian* og en Losning af 150/200 Standard pr. Dag maa anses som normalt. Dette tør maaske være vanskeligt at gennemføre som Certepartibetingelse nu, men den Reder, der akcepterer mindre bør da regne med at betale *despatch-money* i Forhold og bør lave sin Fragtberegning der efter. Jeg har imidlertid foran mig et *Baltic-Alexandria Certeparti* af Oktober 1924, hvori er gennemført »to discharge as fast as steamer can deliver« (for Trælast). Det synes at være ret almindelig, naar daglig Lossekvantum er fastsat, at acceptere 9d. pr. netto reg. Ton, for hver Dag sparet. Dette er selvfølgelig alt for meget med de gældende Fragter, og om det ikke kan reduceres og 150/200 Standard Losning ikke gennemføres, bør Forretningen ikke akcepteres, om Fragtraten ikke er tilsvarende forhøjet.

Enkelte Certepartier indeholder Bestemmelser om, at Modtagerne har Ret til at losse paa Søn- og Helligdage, uden at Tiden tæller. Dette bør og kan sikkerlig undgaaes. Naar det i en Flerhed af Tilfælde er hændt, at Modtagerne vil losse paa kristne, jødiske og andre Helligdage, men ikke vil, at disse skal tælle som Lossedage, endskønt Toldboden er aaben, kan jeg nævne, at ifølge Udsagn fra flere Speditører i Alexandria, regnes som »working days« alle Dage, Toldboden er aaben. En Tilføjelse herom i Certepartiet vilde ikke skade, om gennemførlig.

Ifølge Code d'Administration des Douanes lukker Toldboden følgende Dage:

Frihedsdagen (15. Marts),  
Kongens Fødselsdag (26. Marts),  
Sham el. Nessim (varierede Datum, gammel Ægyptisk Festsdag),  
Tronbestigelsen (9. Oktober),

og efter den Mohamedanske Kalender:

3 Dage af Bairam,  
de 3 første Dage af Courban Bairam,  
Profetens Fødselsdag,  
1ste Dag af Hegire

samt alle Søndage.

Mange Certepartier indeholder Bestemmelse om, at Lossetiden tæller 48 Timer efter Ankomst, selv om Tiden benyttes til Losning, hvilket næsten altid er Tilfældet. Det tidligere nævnte Certeparti af Oktober i Fjor, og andre jeg har set, har imidlertid kun 24 Timer, hvilket altsaa nu skulde være gennemførlig. Kan man faa ind en Bestemmelse om, at Tiden tæller 24 Timer efter Ankomst, »hvis ikke Losning paabegyndes før« saa meget desto bedre.

### Hovedkilden til talrige Konflikter.

Charterers Agents. At komme udenom denne Bestemmelse er vistnok for Tiden ugørlig. Den er særlig uheldig for Alexandria's Vedkommende, og de to største Importører synes at være enige om at benytte sin Stammefrænde, et syrisk Firma (G. & T. Mabro). Heri ligger Hovedkilden til de talrige Konflikter. Nævnte Firma stiller sig helt solidarisk med Importørerne og ser det som sin Opgave at gøre det mest mulige ud af Losningen paa Skibets Bekostning. Naar der saaledes i Cirkulære Nr. 328 fra Nordisk Skibs-

rederforening af »en Kaptajn« berettes om Tællepenge, som blev debiteret Skibet, saa har det vistnok sin naturlige Forklaring deri, at Kaptajnen benyttede charterers agents, og disse paa Skibets Vegne engagerede saadan tallyman.

Med ét klart formet Certeparti skulde det imidlertid nok lade sig gøre for Kaptajnerne at affinde sig, selv med en charterers agents i Alexandria.

Tælling og Tællepenge. Naar »en Kaptajn« i sin Skrivelse, som gengivet i ovennævnte Cirkulære fra Nordisk Skibsrederforening hævder, at Skibets Forpligtelse var opfyldt, naar Lasten var leveret ved Skibssiden, saa er dette rigtigt nok. Tælling af hver sling eller ved Skibssiden er imidlertid ikke særlig praktisk i Alexandria, og det er betydelig lettere at foretage Tælling ved hver Vogn, som kører fra Kajomraadet gennem Toldbodporten. Forsinkelse af Losning maa nødvendigvis opstaa, hvis hver sling skal tælles og nøjagtig Tælling under Stablingen paa Kajen er meget vanskelig om i det hele taget mulig. Det har været paastaet, at der forsvinder Last paa Kajen og dette er forstaaeligt, fordi Trælaskibene losses lige overfor hinanden paa Udstikkere og Forveksling endog Tyveri kan finde Sted. Dette kan bødes paa ved en Vagtmænd, som kan faas til ca. P. 20.— pr. Dag. Toldbodens Tælling er saa vidt Undertegnede kan bedømme fra anden Last, meget nøjagtig.

At have en tallyman ved Toldbodporten er ingen kostbar Affære (ca. P. 50.— pr. Dag) og hvis andre nødvendige Betingelser er til Stede endog at foretrække for Skibets Vedkommende.

Toldboden følger den Regel, at to brudne Stykker svarer Told som et. Som »en Kaptajn« paaviser i ovennævnte Cirkulære fra Nordisk Skibsrederforening, søger Modtagerne ogsaa at hævde den Opfattelse ved Fragtopgøret, at to brudne tæller som et. Dette er som paavist af »en Kaptajn« urigtig, men Modtagerne hævder det samme ved Tælling ved Skibssiden, og Spørgsmaalet kan derfor ikke lettere løses ved Skibssiden. Naar »en Kaptajn« hævder, at det ikke vedkommer ham, naar Lasten er gaaet i Stykker ved skødesløs Losning, maa dette bero paa en Misforstaaelse fra »en Kaptajn«s Side.

Jeg mener, det vilde være heldigt at sætte

#### Spørgsmaalet om Tælling.

i Forbindelse med Spørgsmaalet om despatch-money. En Kaptajn som paa sit Certeparti har 80/100 Standard Losning pr. Dag, og som ikke er specielt interesseret i hurtig Udlosning, og hvor Certepartiet stipulerer høje despatch-money, bør forlange Tælling efter hvert som Losningen paagaar. At han har Ret til dette er der efter faldne Domme i Alexandria ingen Tvivl om (Goa-Sagen). Artikel 128 i Code de Commerce Maritime Mixte fastslaar: at Kaptajnen har Ret til at tælle, maale eller veje Lasten i Udlosnings-Øjeblikket, naar Fragten er aftalt efter Antal, Maal eller Vægt etc. Et mundtligt Tilsagn fra Modtagernes Side, om at disse akcepterer som Fragtbasis Konossements-Kvantumet, er ikke tilstrækkeligt. Hvis dette tilbydes, bør Kaptajnen insistere paa at faa det skriftligt, og hvis han ikke faar det, og Losning er efter 80/100 Standard pr. Dag, bør han fastholde Tælling efter hvert som Losning finder Sted. Det hændte i flere Tilfælde ifjor, at Modtagerne ved skriftlig Erklæring akcepterede Konossements-Kvantumet, før Baaden var udlosset, og dette for at sikre sig despatch-money ved en hurtig Udlosning. Har imidlertid Kaptajnen paa sit Certeparti 150/200 Standard daglig Losning eller »as fast as steamer can deliver«, kan det synes rimeligt, at han ikke insisterer paa den sene Tælling under Losningen, men akcepterer Tælling ved Toldbodporten, og selv, gennem Konsulatet eller ved Agenten udpeger en tallyman ved Toldklareringen.

#### Adressekommission og Charterer's Stevedores.

De fleste Certepartier stipulerer 2 pCt. Adressekommission til Modtagerne i Alexandria. Certepartier forekommer imidlertid i det sidste, hvor dette er sløffet, saa der skulde være Udsigt til at komme bort fra denne Uting.

Charterers (merchants) Stevedores. 2 Shillings pr. Standard synes at være gennemført i de fleste Certepartier ifjor. Dette staar ikke i noget som helst Forhold til, hvad Losningen koster, men som for Adressekommissionen, er det Fragten, der afgør om det kan akcepteres.

Det er ikke bare og maaske mindst de uheldige Certepartibetingelser, som foraarsager Konflikt og Tab for Rederne, da det nok tør formodes, at en Reder, særlig i disse Tider, gransker Certepartibestemmelserne nøje; men det som særlig foraarsager Konflikter er *Modtagernes aldrig svigtende Forsøg paa at omgaa selv de nok saa klare Bestemmelser i Certepartierne.*

Om det har vist sig muligt for Tiden at gennemføre en indgribende Revision af de hidtil akcepterede Trælaskib-Certepartier, skulde dog meget kunde rettes paa ved Samarbejde mellem Kaptajnerne og Nordisk Skibsrederforenings udmærkede Advokater i Alexandria.

Man vil her, som andetsteds, høste den Erfaring, at en eller to Domsafsigelser i Redernes Favør ikke uden videre sætter en Stopper for Trakasserierne, men da, som tidligere nævnt, et meget begrænset Antal Firmaer importerer Trælaskib til Alexandria, hvoraf 2 (Karam Brothers og Assas Bassili) tager den alt overvejende Del, vil Virkningen af nogen Domfældelser hurtigt gøre sig gældende.

## OFFICIELLE KURSER I JULI KVARTAL

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

1 £ .....	24 Kr. 20 Øre
1 Dollar .....	4 - 99 -
1 Franc (Frankrig) .....	0 - 22 -
1 Franc (Schweiz) .....	0 - 96 -
1 hollandsk Gylden .....	1 - 99 -
1 Reichsmark .....	1 - 18 -

Angaaende Rubler henvises til Skattedepartementets Bekendtgørelse af 4. April 1918 (Lovt. A. 1918 Nr. 206).

Skattedepartementet, den 6. Juli 1925.

Michael Koefoed.

#### Amerikanernes 11te Bud:

*Du maa ikke »filme« ombord?*

Dyd og Moral staar højt i Amerika, og de vil kun have dydige og moralske Emigranter ind i Frihedslandet.

De amerikanske Love forbyder paa det strengeste Passagererne paa Udvandrerbaade at »filme« med hverandre undervejs, og navnlig er det uden Kaptajnens Tilladelse strengt forbudt Damer at besøge Herrer (eller omvendt) i deres respektive Kahytter, og denne Bestemmelse overholdes med fast Haand, hvad følgende viser:

Om Bord paa en norsk Udvandrerdamper havde tre unge Piger og tre unge Mænd truffet hverandre. En Aften var de unge Piger letsindige nok til at deltage i et lille Gilde i den ene af de unge Herrers Kahyt, hvilket blev opdaget af den inspicerende Officer, der indberettede Sagen til Myndighederne, som nægtede dem Tilladelse til at gaa i Land. For ikke at blive sendt tilbage til Norge maatte de tre Par lade sig vie om Bord. De tre Tvangs- og Bunkebryllupper fandt Sted i en 2. Klasses Spisesalon til stor Moro for de øvrige Passagerer, fortæller et norsk Blad.



## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 11. August 1925.

Med Undtagelse af River-Plate og Sortehavet er alle de saakaldt hjemgaaende Markeder præget af Livløshed.

Hvor glædeligt det end er, at netop River Plate og Sortehavet er de to Markeder som endelig viser nogen Fremgang, kan det ikke nægtes, at Fragtmarkedet som Helhed idag er en stor Skuffelse, ligesom det har været det hele Aaret, og en Opgang i enkelte Markeder følges desværre næsten altid af en Nedgang i andre, eller endnu værre: ingen Efterspørgsel, selv om Tonnagen er billig.

For ikke længe siden var Europa forberedt paa at hente Kul i Amerika, men Forholdene forandres hurtigt, og det pudsige Tilfælde kan nu indtræffe, at Amerika kommer til Europa efter Kul. Store Interesser staar paa Spil for Amerika, dersom en saadan Situation indtræffer, og vi har tidligere set hvad en Kulstrejke i U.S.A. kan føre til, men det er vist ikke værdt at foregribe Begivenhedernes Gang, og Sandsynligheden taler for, at Strejken ikke vil blive af lang Varighed, og maaske helt kan undgaaes. *Fairplay* slaar uafbrudt paa »Oplægningstrømme«. De sidste Regnskaber fra 1ste Klasses engelske Dampskibsselskaber taler sit triste Sprog, og dette Aar's Resultater kan vanskeligt blive bedre, saa *Fairplay* kan sikkert have Grund til at forfægte sit Maal, og gør det ialfald med en Ihærdighed, der maa respekteres.

### TRÆLASTMARKEDET

Der kommer daglig nye Ladninger i Markedet, specielt til England, men Fragterne stiger ikke, og Baade er der flere end nok af. De faa Trælastbaade, der er lagt op, skal hverken gøre fra eller til, og saalænge Kulmarkedet er saa elendigt, kommer Trælast raterne vanskeligt højere op.

Til London betales fra Sydfinland omkring 40/41/6d. for 1,000/700 Stds. Baade paa nyt Scanfin excl. Paragraf 10, og Props til Østkysten 37/6d.—40/-, og til Skotland 36/6d.—38/-. Losningen i f. Eks. Grangemouth koster 5/- mod 5/6d.—7/- paa Østkysten, og Ekspeditionerne i Skotland er som Regel bedre. Til Vestkyst England er Raten ca. 50/- for 7/800 Stds. Baade, og 47/6d. for større Dampere. Bristolkanalen og Merseyhavnene er uforskammet dyre, og Rederne burde ialfald holde ud for Nyt Scanfincharter, og pure refusere »Backrut-Certepartiet«. Til Antwerpen, Ostende, Holland og Nordfrankrig cirkuleres et Utal af Ladninger, hvoraf som Regel mere end 50 til 70 pCt. er Boards hvoraf igen store Kvantiteter under 1 Tomme, og til Rater som absolut maa give Tab, eller i bedste Fald lige til Udgifterne, dersom Rejsen og Ekspeditionerne er nogenlunde.

### HVIDEHAVET

er uforandret, men Canada er til Gengæld fast, og fra een af de gode Lastepladser faaes 65/- for 800/1,000 Stds. Baad til W.B./E.L., maaske endnu mere.

### KUL, KOKS ETC.

Markedet begyndte daarligt, og ligger meget flovt. Selv de i Forvejen urimelig lave Rater forsøges yderligere reduceret, og Tyne/Aarhus noterer kun 4/7½d., Lindholm Pier 4/6d. for 3,000 Tonner. Endnu er der ikke sluttet til disse Cifre, og forhaabentlig sker det heller ikke.

Kokes, Dunston/København rapporteres til 7/6d. for 1,600 tons, og London-Kokes er ikke mere end 7/-

værd, muligvis dog 7/1½d. eller 7/3d. for 1,000/1,200 Tons. Smaa Baade 800/1,000 Tons faar 7/6d.—7/- for Kul til Provinshavne. De svenske Ladninger er forholdsvis lige saa daarlige, og »Coasting« er svagere, ca. 3/9d. Hamburg/Rotterdam, 3/6d.—3/9d. Rouen.

Bunkers er stadig nedadgaaende, og koster nu omtrent det samme som før Kulkrisen.

### MIDDELHAVET ETC.

Tyne/Genoa Range har faaet en 6,800 Tonner til 7/9d., og Wales/Genoa 5,500 Tonner til 8/- og 8/1½d., og i andre Retninger er Raterne svagere. Mindre Baade søger ikke gerne sydover, og Noteringerne er forholdsvis høje: Tyne/Palermo 11/- for 1,500 Tonner, Oran 9/- 2,200 Tonner, Wales/Cagliari 9/6d. 2,000 Tonner. Til Øerne fik en 3,000 Tonner den 4. August 9/9d., men allerede den 6/8 akcepterede en engelsk 4,400 Tonner 9/-, og Raten er nu 9/-. Dakar er ogsaa sluttet til 9/- og St. Vincent til 8/9d. og 8/6d. Bunkerstationerne er »well stocked«, og der er mange nødlidende Baade, der tager det første det bedste. Med Undtagelse af Sortehavet er de hjemgaaende Markeder uforandrede. En Mængde Baade er sluttede fra Sortehavet til Bordeaux/Hamburg Range til 12/6d., United Kingdom 13/-, Danmark 14/-, alt Basis Korn og 1 Havn, 1/6d. mere for Oliekager og 6d. mere for hver ekstra Laste- og Lossehavn, 450 Tons Lastning af Korn, 350 Tons Oliekager, 1/- pr. Ton for Lastning og 5 pCt. Adressekommission. Raterne og Betingelserne er ikke overvældende. *Donau* er sidst gjort til 17/3d. U.K./Cont., 9d. mindre Bristolkanalen, 18/9d. til Danmark.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Udgaende: *Wales/Quebec* Montreal har for en enkelt Baad betalt 7/3d. 1,000 fri, og Cement Antwerpen Miami noteres i Doll. 2.65, Philadelphia 6/- F.I.O. For September/Oktober Afskibning søges Tonnage for ca. 10,000 Tons Sten fra Lysekil/Strømstad Distrikter til Cubanske Havne. Befragternes Idé herfor er Doll. 3.00 à 3.25, men Fragten maa op i Doll. 3.75—4.00.

Hjemgaaende: *Montreal*, Antwerpen/Rotterdam betaler 14—14½ Cents, medens Nordstaterne ikke kan komme over 11½ Cents. Montreal—1/2 græske Havne er sluttet til 18½—19 Cents ellers er der megen liden Efterspørgsel, og kun efter prompt Tonnage. *San Domingo/U.K.-Cont.* 18/- 4,000 Tons, og Kul *Hampton Roads/Vest Italien* Doll. 2.85, Rio Doll. 3.50, Buenos Aires Doll. 4.00 repræsenterer saa godt som alt, hvad der er gjort.

For Korn fra *Nord Pacific* er Raterne kommen op i 33/- 33/6d. November/Januar.

### SYD AMERIKA

Det var ventet, at Kulraterne vilde falde saa snart Arbejdet blev genoptaget, men at de straks skulde komme ned i 15/- til Buenos Aires, 14/3d. Montevideo og 15/- Bahia Blanca, havde vist de færreste drømt om. *Wales/Rio* er ligeledes gjort til 15/-, og Santos til samme Rate.

For en Gangs Skyld er det hjemgaaende Kornmarked det interessanteste og livligste. Der er nu betalt 20/6d. for 4/5,000 Tonnere, hvorimod større Baade maa nøjes med ca. 17/- 18/-, men det allervigtigste er dog, at Skibene kan sluttet, samt at vi kommer tilbage til nogenlunde normale Forhold igen. Foreløbig er Interessen koncentreret om de prompte Baade, og selv September-Annullering er upaaagtet. De skandi-

naviske Importører har taget en Del Baade i den senere Tid, og til meget forbedrede Rater.

#### ØSTEN

er absolut bedre, men Rutebaadene tager Mesteparten af de Partier, der kommer frem. Af Afslutninger bemærkes: Burmah-Kontinentet 27/6d., August; Burmah/Hamburg 25/- 7,000 Tonner September; Dalney-U.K./Cont. 35/- December/Januar, og Vladivostock/U.K.-Cont. noterer 32/6d., Skandinavien 33/9d., December.

Sydafrika/U.K.-Cont. Majs svinger mellem 23/6d. og 25/-, September/November.

#### TIME CHARTER

De vestindiske Befragtere har taget en Del Baade til nogenlunde uforandrede Rater. I europæisk Fart sluttes en Baad nu og da for en kort Periode, men det er almindelig ventet, at første Klasses engelske Befragtere snart kommer i Markedet, og Sovjet søger ogsaa Baade paa time-charter for Sortehavsfart.

## LOV OM FORHOLDSREGLER TIL SKIBSFARTENS BETRYGGELSE AF 29. MARTS 1920 MED ÆNDRINGER AF 18. APRIL 1925

### § 1.

De i denne Lov indeholdte Bestemmelser finder Anvendelse paa ethvert dansk Skib, hvorved forstaaes ethvert Skib eller Fartøj, som er hjemmehørende her i Riget.

### § 2.

Af Statskassen ydes der Bidrag til en international Sikkerhedstjeneste i det nordlige Atlanterhav, omfattende Uskadeliggørelse af Vrag, Undersøgelse og Iagttagelse af Isforholdene og Eftersøgning af Drivis.

De hertil udkrævede Beløb bevilges ved Finansloven.

### § 3.

Ministeren for Industri, Handel og Søfart kan paalægge Rederier, der anvender danske Skibe i Fart over Atlanterhavet, at offentliggøre de Veje, de agter at lade deres Skib følge, saavel som de Forandringer, de i saa Henseende maatte foretage.

### § 4.

Det paahviler enhver Fører af dansk Skib, der møder Drivis eller Vrag af farlig Beskaffenhed, eller som iagttager nogen anden alvorlig og overhængende Fare for de søfarende, uopholdelig og ved alle til hans Raadighed staaende Meddelelsesmidler at give Underretning derom til de Skibe, der befinder sig i Nærheden, saavel som til Myndighederne paa det første Sted paa Kysten, hvormed han kan komme i Forbindelse. Nærmere Forskrifter fastsættes af Ministeren for Industri, Handel og Søfart.

### § 5.

Enhver Fører af dansk Skib er, forsaavidt det kan ske uden alvorlig Fare for hans eget Skib, dets Besætning og Passagerer, forpligtet til at yde Hjælp til enhver, der af ham træffes paa Søen i Nødstilstand, eller fra hvem han modtager Anmodning om Hjælp. Ministeren for Industri, Handel og Søfart giver fornødne Regler for Ydelsen af saadan Hjælp og for de Vilkaar, hvorunder Forpligtelsen kan bortfalde.

Hvis Skibsføreren er ude af Stand til eller under de særlig foreliggende Omstændigheder ikke anser det for betimeligt eller nødvendigt at komme til Hjælp, skal han uopholdelig underrette de nødstedte eller det nødstedte Skibs Fører derom. Han skal desuden i Skibsdagbogen indføre nøjagtig Oplysning om de Grunde, der har været bestemmende for hans Beslutning.

### § 6.

Hvad der paa dansk Skib skal iagttages til Undgaaelse af Sammenstød eller til Betryggelse mod Farer for Sejladen, samt hvilke Dag- og Natsignaler der skal anvendes i Tilfælde af Havsnød, foreskrives ved kongelig Anordning. Ved saadan Anordning bestemmes tillige, i hvilket Omfang disse Forskrifter skal finde Anvendelse paa ikke her i Riget hjemmehørende Skibe, der befinder sig paa dansk Søterritorium.

De saaledes fastsatte Signaler eller Tegn maa ikke anvendes i noget andet Øjemed end det foreskrevne. Uden forud indhentet Tilladelse fra Ministeriet for Industri, Handel og Søfart maa private Kendingstegn for Skibe eller Signaler (saasom Flag-, Lys- eller Lydsignaler) ikke benyttes, og ej heller, paa eller udenfor Søterritoriet, indrettes eller drives Radiostation i noget dansk Skib, der ikke ejes af Staten.

### § 7.

Tilsidesættelse af de Pligter, der paahviler et Rederi ifølge § 3, straffes med Bøder fra 50 til 500 Kr.

Tilsidesætter en Skibsfører de Pligter, der paahviler ham ifølge §§ 4 og 5, straffes han med Bøder eller Fængsel, forsaavidt hans Forhold ikke efter almindelige Strafferegler medfører større Straf. I Tilfælde af særdeles skærpende Omstændigheder kan han derhos ved Dommen erklæres uværdig til at føre Skib.

Overtrædelse af de ifølge § 6 gældende Regler straffes med Bøder fra 5 til 200 Kr., forsaavidt Forholdet ikke efter sin Beskaffenhed medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

### § 8.

Sager om Idømmelse af Straf efter denne Lov hører i København under Sø- og Handelsretten, udenfor København under Søretterne. Sager, i hvilke Straffen ikke kan overskride Bøder, 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.

Hvor der foreskrives Straf af Fængsel, kommer Bestemmelsen i almindelig borgerlig Straffelovs § 25, jfr. Lov Nr. 63 af 1. April 1911 § 13, til Anvendelse.

### § 9.

Lov Nr. 34 af 23. Marts 1888 om Dag- og Natsignaler for danske Skibe i Havsnød samt om Forholdsregler i Tilfælde af Skibes Sammenstød ophæves i det Omfang, hvori den endnu er i Kraft.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart, den 18. April 1925.

*Th. Stauning.*

*Emil Krogh.*

## PARATYFUS-EPIDEMIEN I TRONDHJEM OPHØRT

Udenrigsministeriet meddeler, at Stadsfysikus i Trondhjem overfor den stedlige Presse har udtalt, at Autoriteterne betragter Paratyfus-Epidemien som overstaaet.

## JAPANS SKIBSBYGNINGSINDUSTRI

### DEPRESSIONEN SKYLDES DELVIS WASHINGTON KONFERENCENS BESTEMMELSER

Forholdene inden for Japans Skibsbygningsindustri og Udviklingen siden Verdenskrigens Ophør har i den senere Tid givet Anledning til forskellige pessimistiske Udtalelser angaaende denne Industris Fremtid, skriver Gesandtskabet i Tokio i en Indberetning til Udenrigsministeriet.

Siden 1898, da det første, større, i Japan byggede Skib (6,000 Tons) løb af Stabelen i Nagasaki, har Skibsbygningsindustrien i dette Land haft en hurtig Fremgang, og de ledende Værfter, saasom Mitsubishi og Kawasaki, kan formentlig nu sidestilles med europæiske Værfter. Der bygges ikke alene Handelsfartøjer, men ogsaa Krigsskibe, lige op til store Slagskibe.

En Kulmination for Skibsbygningen naaedes i Aarene 1918-19, og siden da har der været stadig Tilbagegang. I 1919 var Tallet for de samlede Værfters Byggekapacitet 1,259,500 Tons, af hvilke Kawasaki Skibsværft havde 300,000 Tons, Asano Skibsværft 200,000, Osaka Jernværk 122,000 og Mitsubishi Værft 110,000 Tons. Bygetallene for Skibe paa over 1,000 Tons var for 1919's Vedkommende 136, repræsenterende en Tonnage paa 621,513 Tons. Dette Tal var i 1920 dalet til 93 Skibe med 433,266 Tons og er siden gradvis gaaet nedad. I Begyndelsen af 1924 var det tilsvarende Tal for paabegyndte Skibe kun 16, repræsenterende 50,000 Tons.

#### Den store Nedgang i Nybygninger.

Ved Slutningen af Juni Maaned 1924 var Antallet af japanske Skibsværfter, der var i Stand til at bygge Skibe paa 1,000 Tons og derover, ialt 23, hvilket kun er lidt over en Trediedel af Antallet af Værfter med samme Kapacitet i Oktober 1918 (lige før Vaabenstillstandens Indtræden). I Løbet af samme Tidsrum, Oktober 1918—Juni 1924, gik Antallet af Beddinger for Bygning af Skibe paa 1,000 Tons og derover ned fra 157 til 84, Byggekapaciteten fra ca. 1,100,000 Tons til ca. 590,000 og Antallet af Arbejdere fra 107,000 til 43,000, saaledes som det alt vil fremgaa af følgende detaillerede Oversigt:

	Slutningen af Okt.		Juni 1924
	1913	1918	
Skibsværfter .....	6	57	23
Nominal Kapital (i Y. 1,000).....	25,550	163,050	248,500
Indbetalt Kapital (i Y. 1,000) ....	23,150	109,554	156,225
Obligationer (Y. 1,000) .....	3,600	22,050	50,500
Beddinger .....	17	157	84
Dokker .....	30	37	43
Skibsværftsarbejdere .....	26,139	107,260	43,989
Andre Arbejdere .....	—	7,355	6,761

## „NORDEN“ S AARB OG 1925

I disse Dage har Foreningen »Norden« udsendt sin Aarboeg for 1925. For første Gang er Finland med, og Bogen indeholder da ogsaa herfra to vægtige Bidrag, et Tværnsnit af det nuværende Finland af jur. cand. I. O. Söderhjelm, og en interessant Redegørelse for Landets politiske Udvikling i Aarene 1917—1923, en Periode, der vel nok vil komme til at staa som en af de betydningsfuldeste i Finlands nyeste Historie, og som her behandles af en saa kyndig Mand som Professor E. Nevanlinna fra Helsingfors Universitet.

Fra dansk Side findes en Artikel om Mindretalsspørgsmaal af Folketingsmand H. P. Hanssen, som vil kunne paa-regne Interesse i alle de nordiske Lande som et Bidrag til Belysning af et af de mest aktuelle Spørgsmaal i den almindelige europæiske Politik. Men ogsaa for Danske er denne saglige Redegørelse oplysende og fængslende. Den anden danske Artikel, der handler om Hindsgavl Slot, giver et kort Udsyn over Slottets Historie og er ledsaget af en Række smukke Billeder fra den gamle Herregaards minderig Park og nærmeste Omgivelser. Lektor H. V. Clausen har forfattet Artiklen, som er præget af en sjælden Kærlighed til Stedet og den danske Natur, som den udfolder sig allersmukkest netop der. Formanden for den norske Forening, Højesterets-assessor Hagerup Bull, giver i en Artikel, som af Redaktionen er sat i Spidsen, et kort Tilbageblik over Foreningerne »Nordens« Virksomhed i de 5 Aar, de har bestaaet. Som Introduktion til Forstaaelse af Foreningernes Virksomhed er den

#### Langt under Værfternes Kapacitet.

Hvad der imidlertid faktisk er bygget paa de forskellige Værfter ligger langt under disses Kapacitet, saaledes som det vil ses af følgende Tabel, i hvilken alle Dampskibe paa 100 Tons og derover er sat i Vandet i Aarene 1914-1924, er medtaget:

#### Dampskibe paa over 100 Tons sat i Vandet fra japanske Værfter.

	Antal	Tonnage
1914.....	39	85,126
1915.....	38	50,104
1916.....	68	157,196
1917.....	196	403,016
1918.....	396	641,056
1919.....	190	646,344
1920.....	146	452,688
1921.....	69	226,081
1922.....	57	71,076
1923.....	56	74,284
1924 (til Oktober).....	36	67,611

Under den skildrede Udvikling er den investerede Kapital kommet til at staa i Misforhold til den faktiske Produktion:

	Slutningen af		Okt. 1924
	1913	1918	
Investeret Kapital (i Y. 1,000).....	26,750	131,609	206,725
Forholdstal .....	100	492	772.8
Antal Beddinger .....	17	157	84
Forholdstal .....	100	923.5	494.1
Tonnage for Skibe sat i Vandet	65,542	721,464	76,784
Forholdstal .....	100	1,100.8	117.3
Investeret Kapital pr. Bedding Y.	1,574	838	2,465
Investeret Kapital pr. bygget Ton .....	408	182	2,692

Som man vil se, er den i Skibsbygningsindustrien anbragte Kapital ved Slutningen af Juni 1924 næsten 8 Gange saa stor som i 1913, medens der ikke var nogen væsentlig Forskel mellem Produktionen i Tons i 1924 og 1913, hvilket naturligvis har bevirket en betydelig Stigning i Omkostningerne pr. Ton.

Ved Siden af de daarlige Tider for Skibsfarten nævnes som medvirkende Aarsag til Depressionen i Skibsbygningsindustrien den Begrænsning, som Washington Konferencens Bestemmelser medførte med Hensyn til Bygningen af Krigsskibe.

fortræffelig, den ridser i en klar og overskuelig Form op de Maal, der er naaede og det som staa tilbage. Den anden Artikel fra Norge er af Forfatteren Charles Kent, og beskæftiger sig med Udvandringsproblemet og med Problemet om, hvad der bliver af de udvandrede Landsmænd. Han kalder sit Bidrag: »Vore Landsmænd i det fjerne og paa Havet«.

Fra svensk Side møder Dr. Ivan Bratt med en læseværdig Artikel om Spritsmuglingen, en Sag som paa den ene eller anden Maade optager alles Sind baade i Norge, Sverige og Finland og paa mange Maader er oplysende for danske. Artiklen vil sikkert vække betydelig Opsigt i Sverige og formodentlig give Anledning til adskillig Diskussion. Det andet svenske Bidrag handler om »Et enigt Norden«, en Tale som den nuværende Lundenserbiskop Edv. Rohde i Fjor holdt ved det dansk-svenske Møde paa Kullen. Endelig er Island repræsenteret ved en Artikel af Professor Finnur Jonsson, som giver et kortfattet Længdesnit ned gennem den islandske Litteratur.

Af Nekrologer findes i Aar kun en, skrevet af den danske Forenings Formand, Generaldirektor Michael Koefoed om afdøde Overpræsident Fr. de Jonquières, som var Foreningens første Formand.

Som sædvanlig bringer Aarboegen desuden en Række Kroniker, som behandler de nordiske Landes indre Udvikling paa de vigtigste sociale og politiske Omraader i det forløbne Aar og en skematisk Oversigt over det skandinaviske Samarbejde, som det har formet sig med Møder og Kongresser etc.



Bogen indeholder ligeledes som sædvanlig en Oversigt over Virksomheden i det forløbne Aar, som giver et godt Indtryk af Foreningens efterhaanden saa mangesidige Arbejde. Oversigten efterfølges af en Række korte Artikler samlet under Fællestitlen »Fra Nordens Arbejdsfelt«, hvori Deltagerne fra de forskellige Møder og Stævner selv faar Ordet. Disse Smaa-artikler giver gennem deres Forfatteres personlige Opfattelse et frisk Billede af Livet i »Norden« og virker som et Vidnesbyrd om den Glæde, det har været for dem at tage Del i det nordiske Samarbejde.

Det er i Aar sidste Gang, at »Nordens« Aarbog udkommer

i sin nuværende Skikkelse, idet den fra 1926, efter at Overenskomst er truffet med det gamle ansete Tidsskrift »Nordisk Tidsskrift«, vil udkomme som et Særtryk af dette Tidsskrifts første Hefter. I Følge denne Overenskomst (se Aarbogen Side 20) vil fremtidig Foreningens Medlemmer faa særlig billig Adgang til Abonnement paa Tidsskriftet, en Fordel, der sikkert vil blive hilst med Glæde af vore Medlemmer.

Aarbogen koster i Boghandelen 5 Kr., men kan af Medlemmerne faas for 2 Kr.

Bogens Omslag, der er smukt prydet med de 5 nordiske Rigers Vaaben, er tegnet af den svenske Kunstner *Yngve Berg*.

## ANVENDELSE AF LOV NR. 145 AF 29. MARTS 1920 OM TILSYN MED SKIBE PAA UDENLANDSKE SKIBE

**V**i Christian den Tiende, af Guds Naade Konge til Danmark og Island, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg, *Gøre vitterligt*: I Henhold til Bestemmelsen i § 3 i Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn med Skibe ville Vi herved have anordnet følgende:

### § 1.

Fra den 1. Juli 1925 at regne finder Bestemmelserne i Lovens 7de og 9de Afsnit henholdsvis om usødygtige Skibe og om Straffe tilsvarende Anvendelse paa Skibe, der ikke er hjemmehørende her i Riget, naar disse anløber dansk Havn eller paa dansk Søterritorium ind eller udskiber Passagerer eller Gods. Fra det nævnte Tidspunkt skal saadanne fremmede Skibe, som er indrettede til at befordre, eller befordre Passagerer være undergivet Afgangssyn, jfr. Lovens § 25, i samme Omfang, som til enhver Tid maatte være bestemt for danske Skibe; for stedfundet Afgangssyn kan der efter nærmere Bestemmelse af Ministeren for Industri, Handel og Søfart meddeles Skibet Afgangssattest.

### § 2.

Ministeren for Industri, Handel og Søfart træffer under Iagttagelse af de Forskrifter, der maatte indeholdes i internationale Overenskomster og Aftaler, Bestemmelse om, hvorvidt og i hvilket Omfang de i Lovens 2det og 3die Afsnit, henholdsvis om Skibes Bygning og Udstyr og om Lastelinier og Lasteregler, indeholdte Regler eller i Medfør af samme meddelte Forskrifter skal komme til Anvendelse paa ikke her i Riget hjemmehørende Skibe, der befinder sig paa dansk Søterritorium.

### § 3.

For at gennemføre de i denne Anordning eller i dens Medfør givne Forskrifter har Skibstilsynet Ret til at gaa om Bord i ethvert fremmed Skib i dansk Havn eller paa dansk Søterritorium og til at foretage de for Opfyldelsen af dets Pligter fornødne Undersøgelser. Det paahviler Skibets Fører og Maskinmester, saavel som enhver der handler paa deres Vegne, at yde eller lade yde Tilsynet al fornøden Bistand ved dets Undersøgelse og at afgive enhver Oplysning om Skibet, som afkræves dem.

Tilsynet skal ved Udførelsen af sit Hverv drage Om-sorg for, at Skibet ikke derved unødigt opholdes, eller at Arbejdet om Bord unødigt vanskeliggøres. Enhver, dertil bemyndiget Tjenestemand under Skibstilsynet, der tilbageholder et fremmed Skib som usødygtigt, skal — under nøje Iagttagelse af de Pligter, der iøvrigt er foreskrevet ham ved Lovens § 30 eller særskilt Instruktion — udtrykkelig henlede vedkommende Skibsførers Opmærksomhed paa den ham ved Loven givne Adgang til at indanke den trufne Beslutning om Skibets Tilbageholdelse for Ministeriet for Industri, Handel og Søfart.

### § 4.

Politi, Toldvæsen, Havnemyndighed eller Mønstingsbestyrer, som under Udøvelsen af Embedsvirksomhed konstaterer Overtrædelse af denne Anordning

*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

<p><i>Egne Gedsskure, Dybvandskaj, Varehuse, Flydekraner, Motorlægstere og Rhin-Baae</i></p> <p style="text-align: center;">★</p> <p>Telegram-Adresse: <b>VELTENÅAR, ROTTERDAM</b></p>	<p><b>B. VELTENÅAR &amp; CO.</b></p> <p>ETABLERT 1880</p> <p>STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER</p> <p>ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM</p> <p>HOVEDKONTOR: <b>ROTTERDAM</b> MAASSTRAAT 17b</p>	<p>Entreprenører for Kornelevator Kompagniet</p> <p>Adm. Direktører for <b>ACCURAAAT Co. Ltd.</b> 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. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

**L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB**

Søgaende Stæbebaade: Blaaf Baand paa Skorstenen.

<p style="text-align: center;"><b>BUGSERING</b></p> <p>af: FLYDEDOkke · HAVAREREDE DAMPERE · SKIBE TIL OPHUG- NING · KULDEPOTER · SEJLSKIBE · MUDDERMASKINER m. m.</p> <p>Henvendelse til: <b>WESTPLEIN 5, ROTTERDAM</b></p> <p style="text-align: center;">Entreprenører for Assistance til Dampere i Rotterdam Havn.</p> <p>TELEGR.-ADR.: <b>TUG, ROTTERDAM</b></p>	<p style="text-align: center;">BJERGNINGS-AFDELING: <b>BJERGNING</b></p> <p>paa Kysten af Holland og Belgien. <i>Bjergningsdampere: Freya, Mcermijn, Ram, Stier, Buffel. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder, Staaltrusser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.</i></p> <p style="text-align: right;">TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362</p>
---	---

eller af de i dens Medfør givne Forskrifter, eller som har Grund til at antage, at et fremmed Skib, som i denne Anordning omhandlet, er i usødygtig Stand, jfr. Lovens § 29, skal i Henhold til Instruks, udfærdiget af det vedkommende Ministerium, uophødelig gøre Anmeldelse til nærmeste Tilsynsmyndighed.

Det paahviler Toldvæsenet ved Ind- og Udklarering af fremmed Skib at paase, at Skibet er forsynet med de lovbestemte Skibspapirer, og at det ikke er lastet dybere end tilladt efter dets Fribordscertifikat. Ved Undersøgelsen heraf skal Skibsføreren yde Toldvæsenet

fornøden Bistand. Hvis Overtrædelse konstateres, skal Anmeldelse ske til nærmeste Tilsynsmyndighed, og Skibet maa ikke udklareres uden Tilsynsmyndighedens Samtykke.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 21. April 1925.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.  
(L. S.)

Th. Stauning.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Besejlingen af Narva.

Det kongelige Konsulat i Reval har meddelt Udenrigsministeriet, at Uddybningen af Farvandet paa Barren ved Indløbet i Hungerburg nu er afsluttet ved en Vanddybde af 14 engelske Fod, saaledes at delvis Lastning i selve Narva Havnen nu er muligjort.

### Belønnede Redningsmænd.

Som tidligere omtalt her i Bladet udviste daværende Elever paa Fanø Navigationsskole, Anker Bragdø og Carlo Aagesen et udmærket og uforfærdet Redningsarbejde ved tysk 3m. Skonnert »Vadder Victor«s Stranding paa Fanø forrige Aar, og nu i disse Dage har den tyske Regering som Anerkendelse for deres Daad tildelt dem hver et Sølvuhr med Inskription.

De to belønnede Redningsmænd sejler nu som Styrmand, Anker Bragdø med s.s. »M. C. Holm« og Carlo Aagesen med s.s. »Effe Mærsk«.

### Aalborg-Skonnert forlist?

Myndighederne i Karlskrona har modtaget Forespørgsel fra Danmark ang. m.s. »Margrethe« af Aalborg. Den er paa 34.78 Tons med 3 Mands Besætning foruden Skipperen.

I Begyndelsen af Juli afgik Skonnerten fra Karlshamn til Rygen, men da den ikke er ankommet hertil, frygter man, at den er gaet ned med Mand og Mus.

### Danske Phoenix.

Direktør Fritz Løppenthien og Overretssagfører Knud Werner er efter venskabelig Overenskomst udtraadt af Forsikringsaktieselskabet Danske Phoenix's Ledelse, og Forretningsfører H. W. Sprechter og Kaptajn H. V. Bundesen fra 1. August d. A. er ansat henholdsvis som administrerende Direktør og som Underdirektør og Sekretær.

## POSITIONSLISTE PR. 10. AUGUST 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Burntisland 6.8.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København—Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
m.s. *Afrika*, Svane, ank. Hamburg 10.8.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Rotterdam 8.8. til Archangelsk.  
s.s. *Alexandra*, Holst, ank. Esbjerg 27.7.  
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Rotterdam 6.8.  
s.s. *Alfa* ank. Casablanca 8.8.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 7.8. til København.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 30.7.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. Sydney 25.7. til San Francisco.  
s.s. *Anna* ank. Thomsen 7.8.  
s.s. *Anneberg*, Koff, afg. Rotterdam 5.8. til Leningrad.  
s.s. *Arabien*, Harder, pass. Ushant 5.8.  
s.s. *Argentina*, Wemch, i Dok i København siden 9.8.  
m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Madeira 22.7.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Randers 5.8. til Mumbles Roads.  
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Dunkirk 9.8. til Djidjelli.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Ijo-Röyttä 5.8.  
s.s. *Atlantic*, Lund, ank. Kiel 30.7.

m.s. *Australien*, Møller, pass. Perim 6.8. p. R. t. Singapore.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. London 1.8.  
s.s. *Axel*, Magleby, ank. Antwerpen 9.8.

### B

s.s. *Banka*, Juel Hansen, pass. Gibraltar 9.8.  
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Aalborg 4.8.  
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Havanah 19.7.  
s.s. *Bellona*, Christensen, afg. København 10.8. til Leith.  
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Leningrad 9.8.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Trangsund 7.8.  
s.s. *Birthe*, Christensen, afg. Savannah 8.8. til London.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Wiborg (Dist.) 8.8.  
s.s. *Bodil* pass. Ushant 6.8. paa Rejse til Valencia.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Dundee 5.8. til Leningrad.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Aberdeen 31.7.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Halifax 6.8.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Amsterdam 6.8.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Barcelona 7.8.  
s.s. *Brasilien* ank. New York 3.8.  
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Murray N. S. 6.8.  
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 3.8.  
s.s. *Bretland*, Larsen, pass. Helsingør 10.8. p. R. t. Gøteborg.  
s.s. *Britta*, Ushant, afg. Stralsund 6.8. til Wiborg.  
s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Uleåborg 6.8.  
s.s. *Berglum*, Møllerup, afg. Dieppe 22.7.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. Buenos Aires 21.7.  
s.s. *Carmen* afg. Memel 9.8. til Hoek of Holland.  
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Nakskov 10.8. til Antwerpen.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Los Angeles 3.8.  
s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Houston 9.8.  
s.s. *Cimbria*, Svann, i København-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jacobsen, Rokhala 8.8.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Gibraltar 5.8. p. R. t. Haifa.  
s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. København 9.8.

### D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Sønderborg 7.8.  
s.s. *Dan*, Clausen, ank. Kotka 5.8.  
s.s. *Danefelt*, Simonsen, afg. Caen 8.8. til Ghent.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Gibraltar 7.8. til London.  
s.s. *Danelag*, Stage, pass. Burntisland 7.8. p. R. t. Grønland.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Uleåborg 9.8.

## 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. Saxberg Efftt., N. Mogensens. Tlf. 244 & 482.  
Telgr.-Adr. Saxberg.

### Helsingør:

K. F. Marstrands Efftt.

### Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDSSEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} Lambert*	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street .....		} Lambrose*,
Port Talbot, Exchange Buildings .....		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. ....	} Lambrose*	Blyth, 19, Ridley Street .....
Tyne Dock, 67, Hudson Street .....		} Lamberte
West Hartlepool, Victoria Terrace .....		
GLASGOW, 78, St. Vincent Street .....	} Lamberte*	Methil, 82, East High Street .....
Burntisland, 20, High Street .....		} Lambrose*
HULL, Prudential Buildings .....		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....		
Immingham, Dock Offices .....		

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 5993 (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

LONDON

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 House 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragting, 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 Skrueaksler 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: »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



s.s. *Danery*, Voss, pass .Holtenuau 7.8. p. R. t. Kotka.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Newcastle 29.7. til Boston.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Colon 3.8.  
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. København 5.8.  
 s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 10.8. til København.  
 s.s. *Dorrit* ank. Gand 7.8.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin*, Krogh, pass. Dover 9.8. p. R. t. Nørre Sundby.

## E

s.s. *Ebba*, pass. Brunsbüttel 10.8 p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Windau 10.8 til Kbhvn.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Methil 10.8.  
 s.s. *Ella*, Boustrup Christensen, oplagt i Kbhvn. siden 17.2.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 9.8.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Gibraltar 7.8.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. London 31.7. p. R. t. København.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Rotterdam 8.7. p. R. t. Odense.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. New York 30.7.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Horsens 6.8. til Kemi.  
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Kbhvn. 29.7.  
 s.s. *Erindringen*, Nielsen, ank. Bureå 9.8. p. R. t. Poole.  
 s.s. *Esberrn Snare*, Dreyer, oplagt i Esbjerg siden 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Santa Cruz 6.8. til Casablanca.  
 s.s. *Esther Maria*, Jensen, ank. Methil 7.8.  
 s.s. *Esiland*, Sørensen, ank. Brahestad 9.8.  
 s.s. *Estonia*, Christensen, ank. New York 3.8.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i Kbhvn. siden 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten Kbhvn-sydryske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Colombo 6.8. til Penang.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Rønne 5.8. til Leningrad.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i Kbhvn. siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Perim 6.8. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Flora*, Andersen, i Dok i Kbhvn. siden 6.8.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Lissabon 9.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Kbhvn. 6.8.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Grangemouth 30.7.  
 s.s. *Fredensborg*, Hillebrandt Lund, ank. Leningrad 9.8.  
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, afg. Danzig 5.8. til Leningrad.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 8.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Nørre Sundby 5.8.  
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Blyth 8.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, i Exportfart.  
 s.s. *Frode*, Kajs, afg. Montreal 5.8. til Danzig.

## G

s.s. *Garonne*, Bastrup Christensen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Kbhvn. 1.8. til Ivigtut.

s.s. *Gerda*, ank. Königsberg 8.8.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm*, ank. Montreal 2.8.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 1.8.  
 s.s. *Gunver*, pass. Oran 8.8. p. R. t. Lisbon.

## H

s.s. *Halldan*, Ørbech, ank. Kbhvn. 6.8.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Nørre Sundby 5.8.  
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Southampton 7.8.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Leningrad 23.7.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, oplagt i Kbhvn. siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, afg. Riga 8.8. til London.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Kbhvn. 8.8.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Mäntyluoto 8.8.  
 s.s. *Helene*, ank. Hudiksvall 5.8.  
 s.s. *Helga*, ank. Alicante 10.8.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Stockholm 9.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i Kbhvn. siden 21.4.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, afg. Specia 8.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Stettin 8.8.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i Kbhvn. siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, i Dok i Helsingør siden 5.8.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Leith 6.8.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 4.8.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Mobile 1.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Lissabon 6.8. til London.  
 s.s. *Inger*, ank. Saw-de-Gand 8.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Wiborg 7.8. til Ghent.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart Kbhvn.-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Aalborg 24.7. til Cuba.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schionning, afg. Kbhvn. 10.8. til Königsberg.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Leningrad 5.8.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Oslo 7.8.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Montreal 7.8.  
 s.s. *Jenny*, ank. Rotterdam 7.8.  
 s.s. *Johanne*, pass. Gibraltar 8.8. p.R. t. London.  
 s.s. *Jolantha*, Strufoe, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Uleåborg 9.8.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, pass. Kbhvn. 9.8. p. R. t. Velsen.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Gibraltar 6.8.  
 m.s. *Jyllandia*, Kalls, ank. Port Said 9.8.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Frederikshavn 10.8.

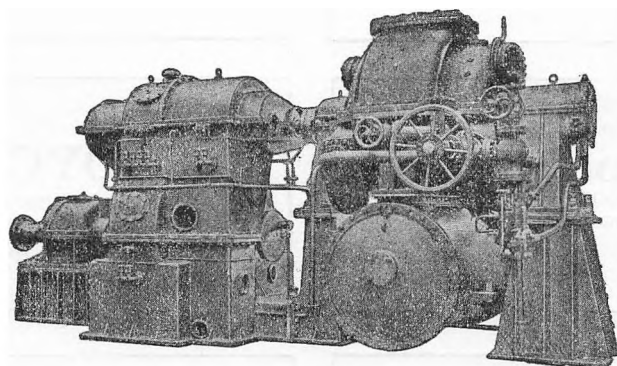
## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Manchester 4.8.  
 s.s. *Kalø*, Andersen, ank. Øsel 6.8.  
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 9.8. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.

# ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

## MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.  
 Økonomisk.  
 Enkel  
 Konstruktion.



Lille Rumfang.  
 Lille Vægt.  
 Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10,000 AHK.

AKTIESELSKABET **ATLAS** KJØBENHAVN L

MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
**BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG**

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere &amp; Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

# Montreal Ship Supply Company

MONTREAL

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*

## JONATHAN MAY & SØNNER

PHILADELPHIA

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT  
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,  
**MANCHESTER**

MANCHESTER

## SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner  
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium  
i Manchester og Liverpool

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

## MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

CARDIFF

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART      Cardiff      Telegram-Adresse: MORDEY      Newport  
CARDIFF      NEWPORT      BARRY      SHEARMAN      Avonmouth      SHEARMAN      Avonmouth

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

Dæk- og Maskinforsyning

### C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITPLAG  
EAST HIGH STREET  
METHIL

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

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.

Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

### LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere &amp; Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626  
Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« & »Tuckerillo-Cardiff«

### TUCKER, WOOD & CO.

(H. D. WOOD)

Skibs- og Forsikringsmæglere · Exchange Chambers

Adelaide House, Bute Docks,  
**CARDIFF**

24, St. Mary Axe,  
**LONDON E. C. 3**

LONDON

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

### JOYCE & CO.

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager

8 KINNEIL STREET

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

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 &amp; 189, Privat 59 a

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aalborg 9.8.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Nørre Sundby 8.8.  
 s.s. *Kina*, Brown, ank. Nauru 6.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 3.8.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Passelt, i Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Belize 6.8.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hylsøe, afg. Kbhvn. 8.8. til Råfsø.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Korsør 8.8.  
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Hamborg 8.8.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. London 8.8.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Tunis 27.7.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Knudsen, ank. Danzig 2.8.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Aalborg 9.8.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 31.7. til La Plata.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Montreal 29.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Penang 8.8. til Valencia.  
 m.s. *Malini*, Christiansen, afg. Suez 4.8. til Penang.  
 s.s. *Monø*, Rathje, ank. Nykøbing F. 9.8.  
 s.s. *Margrete*, Matthiassen, ank. Esbjerg 6.8.  
 s.s. *Marie*, ank. Hernøsand 9.8.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Calais 8.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. St. Nazaire 9.8.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Kristinestad 9.8. til Rotterdam.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, ank. Antwerpen 22.7.  
 m.s. *Mexico*, Wolff-Jørgensen, ank. København 9.8.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Kbhvn. 10.8. til Waahkola og Trangund.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oran 9.8. til Algir.  
 s.s. *Mjølnir*, Rasmussen, afg. Faskrundsford 9.8. til Ønundarfjord.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Uleåborg 9.8. p. R. t. Kings Lynn.  
 s.s. *Nancy* ank. Kotka 9.8.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Rotterdam 7.8.  
 s.s. *Naulik* pass. Dungsens 9.8. paa Rejse til Bremen.  
 s.s. *Neptun* ank. Moyador 9.8.  
 s.s. *Nerma* ank. Kemi 5.8.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 8.8.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn fra 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe* afg. Nice 9.8. til San Carlos.  
 s.s. *Nordøen* afg. Helsingfors 9.8. til Spjutsund.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Velsen 8.8.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i København-Gøteborg-Stettin Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, ank. København 26.7.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.6.  
 m.s. *Oregon*, Muhldorff, afg. Bahia 4.8. til Madeira.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Brahestad 8.8. til Calais.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.5.

## P

s.s. *Pacific*, Matthiesen, ank. Sangir 7.8.  
 m.s. *Panama*, Hjerrum, afg. Cape Town 29.7. til Liverpool.  
 s.s. *Parana*, Heistberg, afg. Victoria B. C. 16.7.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. St. Georges Bay 7.8. til Macnabscove.  
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Philadelphia 5.8. til Golfen.  
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. San Francisco 3.8. til Hamburg.  
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Velzen 7.8. til Jacobstad, pass. København 10.8.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Sörnäs 6.8.

## R

s.s. *Randi* ank. Karlsberg 9.8.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Middlesbrough 7.8.  
 s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, i Danmark-London Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. København 9.8. til Pernau.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. København 9.8.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Kotka 7.8.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart.

## S

s.s. *Saga* i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 6.8. p. R. t. New York.  
 m.s. *Seine*, Le Barzig, afg. Dunkirk 10.8. til København.  
 s.s. *Selandia*, Himmelstrup, ank. København 7.8.  
 m.s. *Siam* afg. København 8.8. til Sundsvall.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. København 8.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, pass. Floris 8.8.  
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Emden 6.8. p. R. t. Sørnæs.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Emden 9.8.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 10.8.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. London 8.8.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 8.8. til Aarhus.  
 s.s. *Skodsberg*, Bercholt, afg. Fincidet 8.8.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Brügge 2.8.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Aarhus 7.8.  
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. Rotterdam 11.8. til København.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, afg. Blyth 8.8.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New Orleans 7.8.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. København 8.8.  
 s.s. *Stella* ank. Valencia 8.8.  
 s.s. *Svanhild*, Petersen, ank. Rotterdam 6.8.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 8.8. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i Kbhvn. siden 30.7.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Kbhvn. 7.8. til Koivusaari.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Zeebrügge 8.8.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Havana 24.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Dunnet Head 8.8.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 10.8. til Liverpool.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i Kbhvn. siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, ank. Las Palmas 2.8.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Hult, i Exportfart.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 8.8. til Reval.  
 s.s. *Tjaldur*, Aggerholm, i Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 9.8. til Tanger.  
 m.s. *Tonking*, Topp, afg. Yokohama 9.8. til Sheritori.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 23.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Palermo 7.8. til Malaga.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Haderslev 9.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 6.8. til Bordeaux.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 1.8. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Norfolk 8.8.

## V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Frederikshavn 7.8. til Ghent.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Ghent 10.8.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Brahestad 9.8.  
 s.s. *Veratyr*, Petersen, pass. Dunnethead 27.7. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New Orleans 8.8.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart.  
 s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Jacobsen, afg. Antwerpen 25.7. til Philadelphia.

## W

s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 20.7.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Furuøysund 9.8.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Kiel 28.7.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Arzew 9.8.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Manzanillo 8.8.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Jacobstad 10.8.

## 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 2070-12610

samt paa alle Postkontorer



**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

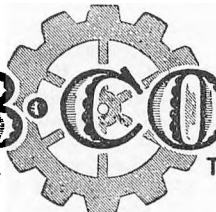
Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1948



Telegr.-Adr.:  
Amiante

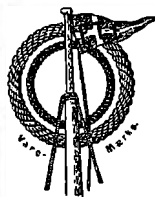
**M·B·COHIN**

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG  
LAGER AF

**V. HÖVELINGS**  
**SKIBSFARVER**



**ESBJERG**  
**TOVVÆRKS-FABRIK A/s**

leveres det bedste  
**MANILA TOVVÆRK**  
Forlang derfor vort Fabrikat hos  
Deres Skibshandler

**J. ANDERSEN & CO**  
**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JOHN P. BEST & CO.**  
**GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

*Skibsmæglere · Befragtere*

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td.</sup>**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco. Middlesbrough

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter*

*Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.*  
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**STEVEDORES · ÅBO & DISTRICT**

TELEGRAMS: FEDESTEVEDORE

O.Y. ÅBO STEVEDORING FEDERATION LTD.

ÅBO · FINLAND

**PEDRO NIELSEN***Skibsmægler og Befragter*

VALENCIA (COLON 644)

*Som den eneste danske 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

**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsredere Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELEGR.: »KNUDSEN«

**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 · FLYDEDKKE

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- & Lossegejer

*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

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: KALVEBOD BRYGGE 4,  
 „MARIUSON“ KØBENHAVN B

**DET FORENEDE  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: "Holmeld"  
 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**

BEFRAGTNINGSAGENT  
 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 DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**

**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN

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

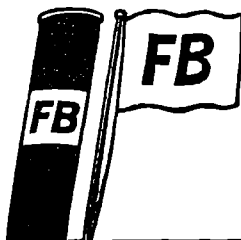
Stats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)  
 Telegram-Adresse: »MERSK«

**CARL V. D. HUDE**

SKIBSMÆGLER  
**AARHUS**

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodhønnen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Nattef. i Strandingsstiftelse: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 34

FREDAG 21 · AUGUST 1925

32 · AARG.

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

### TRUENDE KONFLIKT INDEFOR SEJLSKIBSFARTEN

I indenfor den danske Sejlskibsfart truer i Øjeblikket en meget alvorlig Konflikt, der kan komme til at betyde, at de danske Sejlskibe standser eller i alt Fald hæmmes stærkt i den nærmeste Fremtid.

De nærmere Omstændigheder ved Sagen er følgende:

Sømændenes Forbund har i sin Tid haft en Overenskomst med Dansk Sejlskibsrederiforening. Allerede for flere Aar siden udløb imidlertid denne Overenskomst, og der er senere ikke bleven tilvejebragt nogen ny. I 1922 indlededes der Forhandlinger mellem de to Organisationer, der dog ikke førte til noget Resultat, og Sømændenes Forbund truede med en Strejke, der imidlertid ikke blev til noget, hovedsagelig paa Grund af forskellige indre Stridigheder. Nu har man i den sidste Tid krævet nye Forhandlinger. De nuværende Lønninger er for Matroser 100 Kr., for Letmatroser 75 Kr., for Jungmænd 40 Kr. pr. Maaned, hvortil naturligvis kommer frit Ophold. Sømændenes Forbund har krævet Maanedslønningerne sat op til respektive 195, 95 og 45 Kr., men dette har Sejlskibsrederne ikke villet gaa med til.

I den sidste Tids Forhandlinger har endvidere deltaget Repræsentanter for Dansk Arbejdsmandsforbund — dels under Hensyn til, at der mellem Sømændenes Forbund og Dansk Arbejdsmandsforbund eksisterer visse Gensidighedsaftaler, dels til, at Dansk Arbejdsmandsforbunds Medlemmer under en eventuel Sømandsstrejke over for Sejlskibsrederne kunde risikere at komme til at arbejde ved Losningen og Ladningen af og Kørsel til og fra Sejlskibe, der var bemandede med uorganiseret Mandskab.

Forhandlingerne har imidlertid været resultatløse, og Sømændenes Forbund har derefter afsendt Strejkevarsel over for Medlemmer, tilhørende Dansk Sejlskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

Nævnte Strejkevarsel vil ogsaa omfatte de Rederier, som ikke betaler den tarifmæssige Hyre.

Dansk Arbejdsmandsforbund har ligeledes allerede afsendt 1. Strejkevarsel, og hvis nye Forhandlinger ikke finder Sted, vil Strejken over for Sejlskibsrederne træde i Kraft den 31. August Kl. 12 Nat.

### Oplægning bliver Resultatet.

Selvfølgelig finder Sejlskibsrederne det højst beklageligt, om Konflikten skulde bryde ud, men Forholdet er det, at de allerede i aarevis ikke har været i Stand til at foretage de fornødne Afskrivninger paa deres Skibe eller indtjene Rente af den Kapital, der er anbragt i Skibene, og Forholdene stiller sig jo værre endnu, hvor den korresponderende Reder leder et Partsrederi, idet han her har Ansvar overfor andres Midler og ikke kan forsvare at gaa med til en Lønregulering, der absolut maa ikke alene sluge enhver Fortjeneste, men efterhaanden tillige den i Rederiet anbragte Kapital. Hvor beklagelig en Konflikt end

er, vil der altsaa, saafremt Sømandsforbundet fastholder sine Krav, ikke være andet at gøre end at lægge Skibene op.

Man kan jo ikke forlange, at Sejlskibsrederne skal sætte til, hvad de har, blot for at holde deres Skibe i Søen, og en for alle Parter tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet synes derfor uhyre vanskelig for ikke at sige umulig under de Fragtforhold, der nu er gældende og har hersket allerede i lang Tid, da Ulykken jo er, at Sejlskibene laster altfor lidt i Forhold til Størrelsen af det Mandskab, der udkræves for at drive dem forsvarligt. Konflikten er saa meget mere beklagelig, som den kan tænkes at give vor Sejlskibsfart et alvorligt Grundskud, og der er jo dog indenfor Skibsfartskredse herhjemme nogenlunde Enighed om, at Sejlskibsuddannelsen af vore unge Søfolk er ikke blot ønskelig, men nødvendig, hvilket vi her paa dette Sted gentagne Gange har hævdet.

### DEN TYSKE SMAASKIBSFARTS KRAV

At det ikke blot er herhjemme, at Smaaskibsfarten arbejder under store og næsten uovervindelige Vanskeligheder, viser nedenstaaende Beretning fra et Møde, der nylig er bleven afholdt i Tyskland af Repræsentanter for Smaaskibsfarten:

Paa et Møde, som Rigsudvalget for den tyske Privatskibsfart har afholdt, og som var besøgt af Repræsentanter for saa at sige hele den mellem- og østtyske Smaaskibsfart, vedtog man følgende Resolutioner:

1) Rigsudvalget for den tyske Privatskibsfart mener sig forpligtet til paany at henlede Rigsdagens, Rigsregeringens, de tyske Landdages og de forskellige tyske Staters Regeringers Opmærksomhed paa den tyske Smaaskibsfarts næsten katastrofale Nødstilstand. Den er fuldstændig ude af Stand til atter at komme til Kræfter ved egen Hjælp alene, og heller ikke Skibshypotekbanker, gennem hvis Støtte man, efter hvad der forlyder fra Statens Side, mener at kunne hjælpe Skibsfarten, er egnede til at yde en passende Hjælp. Kun ved en Rigs-kredit i tilstrækkelig Udstrækning og ydet snarest mod rimelig Rente kan Skibsfarten fries fra den truende Undergang og Tysklands Økonomi bevare et betydningsfuldt Led i Rækken af de Virksomheder, der bærer Tysklands Omsætning.

2) Rigsudvalget for den tyske Privatskibsfart fastslaar med Beklagelse, at Smaaskibsfarten stadig paa mange Omraader forsømmes i Forhold til Storskibsfarten, skønt den i Omfang og Betydning sikkert kommer op paa Siden af denne. Den tyske Privatskibsfart venter, at Smaaskibsfarten snarest faar samme Antal Repræsentanter i Vandvejsraadene som Storskibsfarten, og at der i det midlertidige Rigsøkonomiraad tilstaas den østtyske Skibsfart Repræsentation, saasomt der bliver en Plads ledig, paa hvis Besættelse Regeringen har Indflydelse, idet den østtyske Skibsfarts Interesser er ganske forskellige fra den vesttyskes, og at der endelig under Rigstrafikministeriet oprettes et

særligt Rigskommissariat for Smaaskibsfarten, saaledes at dens Interesser bliver repræsenterede i Rigsøkonomiministeriet.

3) Rigsudvalget for den tyske Privatskibsfart ser med Bekymring paa den stadig voksende Skattebyrde, der rammer Smaaskibsfarten langt haardere end Storskibsfarten, og som sammen med den ogsaa stadig voksende sociale Byrde paa den ene Side og den helt igennem mod Flodskibsfarten fjendtlige Jernbane-Tarifpolitik paa den anden Side i stadig stigende Grad forringer Muligheden for Konkurrence med Storskibsfarten, og venter af Rigsdagen og Rigsregeringen en Lovgivning, som yder den i Rigsforfatningens tilsikrede Beskyttelse af Forretningsmiddelstanden mod overdrevne Byrder og Udsugning.

#### RADIOTELEGRAFISTERNE

Den Konflikt mellem Rederne og Radiotelegrafisterne, som vi omtalte i vort sidste Nummer, er siden da blevet bragt ud af Verden. Det glæder os at kunne meddele, at Radiotelegrafisterne dog, da det kom til Stykket har taget det fornuftige Parti at aflyse Strejken og ikke staaet stejlt paa de Krav, de havde fremsat, og Rederne har derefter paa deres Side vist sig imødekommende overfor Telegrafisterne uden dog at gaa med til et Fartstillæg som det Maskinmestrene opnaaede fornyligt.

Konflikten var jo af et forholdsvis ubetydeligt Omfang, men i sine Konsekvenser kunde den maaske være blevet langt alvorligere for Telegrafisterne end de oprindelig havde tænkt sig.

### SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I JULI MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Juli Maaned 430 med 157,566 N.R.T. mod 315 Skibe med 129,744 N.R.T. i Juni Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 425 med 156,044 N.R.T. mod 304 med 122,414 N.R.T. i Juni Maaned.

Af de i Juli Maaned indgaaede Skibe indgik 129 Skibe med 50,970 N.R.T. i Ballast, medens 79 Skibe med 29,520 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juli Maaned 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 356 med 140,384 N.R.T. og af udgaaede Skibe 385 med 149,983 N.R.T.

Den forventede Stigning i Danzigs Havnetrafik begrundet paa de store Afskibninger af øvreschlesiske Kul over Danzigs Havn er indtruffet, idet Havnetrafikken i den omhandlede Maaned ikke er naaet i noget forudgaaende Aars Juli Maaned. Hovedparten af denne Fragt er udført af tyske Skibe, derimod synes det ikke, at dansk Tonnage har deltaget i Kulfragten, da den danske Tonnage i Juli Maaned trods den øvrige Tonnages Stigning er gaaet ned til 33 Skibe med 17,893 N.R.T. mod 38 Skibe med 27,692 N.R.T. i Juni Maaned. Den indtager i omhandlede Maaned Pladsen som Nr. 4 efter Tyskland med 144 Skibe og 50,224 N.R.T., England med 25 Skibe og 27,107 N.R.T. og Danzig med 148 Skibe og 19,613 N.R.T., der for første Gang indtager Pladsen som Nr. 1, hvad Antallet af Skibe angaar.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser iflg. Indberetning fra det danske Generalkonsulat følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	3	8,976
Danzig	148	19,613
England	25	27,107
Danmark	33	17,893
Tyskland	144	50,224
Estland	3	259
Finland	6	1,824
Frankrig	3	3,055
Holland	3	567
Italien	1	2,773
Letland	2	227
Lithauen	1	437
Norge	15	9,907
Polen	6	3,236
Sverige	37	11,468

Passagertrafikken har været overordentlig livlig; der er i Maanedens Løb indgaaet 6,368 Passagerer mod 3,310 i Juni, udgaaet 9,085 mod 4,351 i Juni. En stor Del af dette Antal maa skrives paa Badetraffikkens Regning, men det høje Passagerantal fra og til København paa henholdsvis 264 og 440 Passagerer, og fra og til New York paa henholdsvis 150 og 426 Passagerer — alt under dansk Flag — maa dog bemærkes.

Passagertrafikken var fordelt paa følgende Maade:

	Indgang	Udgang
Zoppot-Gdingen-Hela	4,978	7,460
Libau	84	108
Riga	—	9
Stockholm	21	40
Helsingfors	26	47
Stettin-Swinemünde	491	—
Flensborg	9	—
København	264	440
Antwerpen	2	—
London	193	301
Hull	146	254
Bordeaux	4	—
New York	150	426
	6,368	9,085

### FORSLAG TIL NY SØMANDSLOV I ARGENTINA

Regeringen har fornylig i Senatet forelagt Forslag til en ny Sømandslov. Dette Forslag er fremkommet som Følge af de hyppige Konflikter, der i den senere Tid har fundet Sted mellem Redere og Søfolk paa de argentinske Skibe i Kyst- og Flodfart, og er meget moderne i sine Idéer. Der dannes saaledes et Raad, der sammensættes af et lige Antal Repræsentanter for Rederne og Søfolkene under Forsæde af en af Regeringen udnævnt Formand. Dette Raad skal iflg. Indberetning fra den danske Legation i Buenos Aires dels være konsultativt i alle Spørgsmaal, der vedrører Søfolks Arbejde, dels fungere som Forligsinstitution og som Voldgiftsdomstol. Der indføres tvungen Voldgift og kollektive Kontrakter, d. v. s. Kontrakter indgaaet mellem Fagforeningen af Søfolk og en Arbejdsgiver eller en Arbejdsgiverforening.

### DIESELMOTOR-FÆRGE TIL STOREBÆLT

Spørgsmaalet om eventuelt at bygge den nye Storebæltfærge som Dieselmotorfærge er nu saa langt fremme, at Statsbanernes Generaldirektorat har anmodet Færgekonstruktør, Overingeniør *Larsen*, Erhvervsministeriet — den samme, der konstruerede den nye Isbryder — om at udfærdige Planerne for en Dieselmotorfærge. Man mener, at der paa Dækket kan skaffes Plads til 3 Spor i Stedet for de 2, Dampfærgerne har nu. Paa Dampfærgerne er det umuligt at placere et tredje Spor. Muligvis vil dette Moment blive det afgørende, idet Oliepriserne efterhaanden er steget saa stærkt, at selve Rentabilitetsforholdet mellem Dieselmotor og Damp i en Fart som ved Storebæltsoverfarten ikke vil kunne give nogen større Overvægt til hverken den ene eller den anden Side.

## SØMÆNDS AFMØNSTRING OG LANDSTIGNING I HAMBURG

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* fremsatte Hamburgs Senat i Slutningen af 1924 et Forslag om Ændringer til Hamburgs Havneforordning. Dette Forslag, der bl. a. indeholdt nye Bestemmelser angaaende Rømninger fra udenlandske Skibe, er nu blevet ophøjet til Lov, og denne er traadt i Kraft fra 1. August.

De nye Bestemmelser om Landstigning og Afmønstring af Søfolk gaar ifølge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Hamburg i Hovedsagen ud paa følgende:

Skibsføreren skal straks ved Skibets Ankomst til Hamburg tilstille Politimyndighederne en Liste over Skibets Besætning og andre Personer om Bord, der ikke er af tysk Nationalitet, som ikke er forsynede med Pas med tysk Visering. Paa Listen skal Besætningen være opført paa den ene Side, Personer af den anden Kategori paa den anden Side.

Skibsføreren skal paase, at de ovennævnte Personer af fremmed Nationalitet (ikke tysk) ikke gaar i Land, forinden Politiet har givet Tilladelse dertil. Iøvrigt har under Skibets Ophold i Havnen alle om Bord, for hvem Politiet ikke har udstedt Forbud, Ret til at gaa i Land. Personer, hvem det er forbudt at gaa i Land, skal forblive om Bord under Skibsførerens Opsigt, og skriftligt Forbud mod at gaa i Land tilstilles saavel Skibsføreren som den paagældende Person. Paatænker Skibsføreren at hjemsende en Person, hvem det er blevet forbudt at gaa i Land, skal dette meddeles Politiet. Enhver Rømning eller Landstigning uden Tilladelse skal ligeledes straks meddeles Politiet.

Skibsføreren maa ikke tillade Personer af ikke tysk Nationalitet, der afmønstrer eller skal afmønstrer i Hamburg, at forlade Skibet, før Politiets Tilladelse er indhentet. Personer af ikke tysk Nationalitet, der er afmønstrede fra Skibet, kan det tillades at opholde sig i Hamburg, saafremt Skibsføreren eller Rederiet,

respektive Mægleren, deponerer det til deres Hjemsendelse paakrævede Beløb, for saa vidt der iøvrigt ikke er noget til Hinder for Vedkommendes Ophold i Hamburg. Hvis en afmønstreret Person ikke kan faa Opholdstilladelse i Hamburg, skal han forhindres i at gaa i Land, og det paalægges Skibsføreren at tage ham med, naar Skibet afsejler.

Skibsføreren skal snarest til Politiet anmelde den, som i Strid med de gældende Bestemmelser gaar i Land, eller den, som ikke retter sig efter Politiets Forskrifter. Saafremt Personer om Bord af ikke tysk Nationalitet, som ikke er Indhavere af Pas med tysk Visering, handler i Strid med de gældende Pasbestemmelser eller mod de af Politiet udstedte Forskrifter, er Rederiet forpligtet til at betale Omkostningerne ved saadanne Personers Anholdelse, Underhold og Udvisning samt indtil Omkostningsbeløbet er fastsat til Sikkerhed for det at deponere et Beløb, hvis Størrelse i hvert enkelt Tilfælde bestemmes af Politiet. For hver ved Skibets Afsejling manglende ikke tysk Person, der var om Bord ved Ankomsten, men for hvem fyldestgørende Tilladelse til at forlade Skibet ikke kan forelægges Politiet, skal Skibsføreren som Sikkerhed deponere 100 Reichsmark tillige med et Beløb svarende til de beregnede Hjemsendelsesomkostninger. Deponerede Beløb tilbagebetales med Fradrag af paaløbne Omkostninger, hvis Undersøgelsen giver til Resultat, at den paagældende Person ikke længere opholder sig i Tyskland. For Skibe, som gaar i fast Fart paa Hamburg kan Spørgsmaalet om Deponering af Beløb til Sikkerhed ordnes ved Aftale mellem Politiet og Rederiet, respektive Mægleren.

Overtrædelse af de gældende Forskrifter straffes med Bøder paa indtil 150 Reichsmark eller Frihedsberøvelse i indtil 6 Uger, saafremt den Paagældende ikke efter den almindelige Straffelov er ifaldet højere Straf.

## FRAGTRATETALLET FOR JULI MAANED 1925

Fragtratetallet er i Løbet af Juli Maaned steget fra 93.6 til 94.8:

	Det stat. Deptm.	The Economist
Januar—Marts 1925 gsnl. ....	100.0	100.0
Januar 1925 .....	102.1	101.9
Februar 1925 .....	99.2	103.2
Marts 1925 .....	98.8	94.9
April 1925 .....	95.4	92.8
Maj 1925 .....	92.8	87.4
Juni 1925 .....	93.6	81.1
Juli 1925 .....	94.8	84.6

Efter den gennem Foraaret fortsatte Nedgang i de fleste af de Fragtrater, der anvendes ved Beregningen af Fragtratetallet, har den Bedring, der for Juni Maaned viste sig i nogle af Raterne, i Juli bredt sig til Flertallet af de noterede Rater, uden at Opgangen dog paa noget Omraade var særlig fremtrædende. Forholdsvis størst var den for Majs fra La Plata, men her var Fragten ogsaa i Juni Maaned gaaet saa stærkt ned, at den ikke en Gang svarede til  $\frac{3}{10}$  af Raten for Januar. Som Helhed viser Kornraterne for Nord- og Sydamerika nogen Stigning, hvilket ogsaa anføres som medvirkende til Opgangen i Economist's Indekstal sammen med Stigningen i Kulfragterne, der har været paavirket af Frygt for en engelsk Kulkonflikt.

Overfor den lille Bedring, der har været i det danske Fragtratetal, maa det iøvrigt erindres, at Fragterne noteres i Sterling eller Dollars, og at Nedgangen i disse Valutaers Værdi, omregnet i danske Kroner, mere end opvejer Stigningen i de noterede Rater.

## SKIBSFARTEN PAA HAMBURG, ANTWERPEN OG ROTTERDAM

Til Hamburg ankom i Juli Maaned 1,131 Skibe med en samlet Tonnage af 1,441,209 Tons mod 1,078 Skibe med en Tonnage af 1,252,009 Tons i Juli 1924, altsaa en Stigning af 53 Skibe og 189,200 Tons.

Til Antwerpen ankom i Juli Maaned 844 Skibe med en samlet Tonnage af 1,490,539 Tons mod i den tilsvarende Maaned i Fjor 801 Skibe med en Tonnage af 1,335,325 Tons, altsaa en Stigning af 43 Skibe og 155,214 Tons.

Trafikken i de første 7 Maaneder af 1925 sammenlignet med de samme Maaneder af 1924 udviser følgende Tal:

	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Skibe	Tons	Skibe	Tons	Skibe	Tons
1925 .....	7,871	9,931,784	5,736	9,738,852	6,466	9,694,475
1924 .....	6,952	9,768,889	5,523	9,199,896	5,649	8,312,463
Stigning ..	919	162,895	213	538,956	817	1,382,012

## DE NORSKE LODSTAKSTER

Under 26. Juni 1925 er der udstedt en norsk Lov om »Midlertidig Forhøjelse af Lodsbetalingen«. Tillægget til Lodsbetalingen for Terminen 1925-26 fastsættes, efter hvad Udenrigsministeriet meddeler, til det samme som for Terminen 1924-25, nemlig 75 pCt.



## DIESELFÆRGE TIL RUTEN JYLLAND—NORGE

Skibsbygningsingeniør *Th. Juul* har i *Teknisk For- Senings Tidsskrift* omtalt et Forslag til en Dieselmotorfærge til Jylland—Norge-Ruten, idet der fra den norske Færgekommité blev rettet en Forespørgsel til Kaptajn *Hedemann*, om Princippet for de projekterede Specialskibe (til Esbjerg—England-Ruten) lod sig anvende paa en Jylland—Norge-Rute. Efter denne Anmodning har de to Herrer undersøgt dette Spørgsmaal og er fremkommet med et Forslag.

Paa Jylland—Norge-Ruten skal alle eksisterende Vogntyper kunne overføres. Da det tillige kan blive forlangt, at Færgerne skal kunne overføre et Personotogs Hoved-Bagage og Postvogne, kan en til Ruten egnet Færge maaske passende fremtræde som et Kompromis mellem de to Systemer: Jernbanefærge og Special-Skib. Til en af Special-Skibets Fordele maa henregnes, at man kan udnytte Lastrummet til deri at føre Jernbanevogne.

Den foreslaaede Færges Dimensioner bliver:

Længde overalt 98.4 m og over Stævnene 96.0 m. Bredde paa Spant 14.0 m. Dybgaende 4.75 m. De-

placement 3,200 Tons. Fart 15 Knob og 3,000 H.K. Passagerkapaciteten er sat til 315 Personer.

Da Færgelejer forudsættes, er det rimeligt at benytte Færgens Midterspor til Ombordtagning ogsaa af de Godsvogne, som er bestemt for underste Dæk, og saa tage dem fra Midtersporet med Kraner, fremfor at tage dem over Skibssiden. Foruden de paa underste Spordæk førte 10 Stk. 15 Tons Godsvogne kan Midtersporet tage andre 10 Stk. 15 Tons Vogne.

Drivmaskineriet bestaar af 2 Sæt 1,500 H.K. Dieselmotorer, virkende paa samme Skruesakse, og normal Fart 15 Knob. Med kun det ene Sæt Motorer bliver Færgens normale Fart 12 Knob. Hjælpemaskineriet er tænkt elektrisk drevet.

Foruden 4 Stk. Redningsbaade af den almindelige synkefri Type, tænkes Færgerne forsynet med 2 store Motorredningsbaade, indrettede til at kunne lukkes vandtæt. Hver Motorredningsbaad kan rumme 80 Personer, og Redningsbaadenes samlede Kapacitet er 350 Personer.

Med 1 eller 2 saadanne Færger vil man formentligt være i Stand til at kunne bestride Trafikken paa en Jylland—Norge-Rute for den nærmeste Fremtid.

## DE AUSTRALSKE SØMANDSORGANISATIONERS OVERMOD

Voldgift til Udjævning af Konflikter mellem Kapital og Arbejde praktiseres vel næppe noget Sted saa hyppigt og med saa godt Resultat for Arbejderne som i Australien. Det drejer sig selvfølgelig her om tvungen Voldgift, om et Produkt af statslig Socialpolitik (Conciliation and Arbitration Act) eller maaske snarere om et Diktat af det af Arbejderne beherskede Parlament. Det vil være meget vanskeligt i Penge at opgøre den Skade, disse Voldgiftskendelser foraarsager, men at den er uhyre stor uden dog at have bragt Arbejderne den sikkert ventede Fordel, anerkendes utvivlsomt nu overalt. Den særlig radikalt indstillede Sømandsorganisation er vel nok den, der hyppigst tager sin Tilflugt til Voldgiftsdomstolen. Der er lige saa lidt Tvivl herom som om, at Voldgiftsretten bliver sat i Bevægelse af Sømændene for ganske ligegyldige Spørgsmaal, ja at dette ofte kun skyldes anmassende Overmod. Den Opræden, den kommunistiske Ledelse for Sømandsorganisationen har udvist i Aarevis, har selvfølgelig fremkaldt berettiget Forbitrelse, og denne Forbitrelse steg yderligere for kort

Tid siden, da Sømændenes Ledere i Sydney nægtede at anerkende en af Voldgiftsdomstolen afsagt Dom, der gik dem imod. Domstolen havde forlangt, at to Dampere, der i nogle Dage havde været boycottede af Sømændene, skulde bemandes. Sømændenes Fører fastholdt sin afvisende Holdning overfor Voldgiftsrettens Kendelse, skønt Rettens Formand gjorde ham bekendt med, at Sømændene derved satte sig selv udenfor Loven og fremtidig ikke vilde have Ret til at faa deres Sager henvist til Voldgiftsdomstolen. Imidlertid synes denne Opræden fra Sømændenes Side at have faaet Regeringens Taalmodighed til at briste, og denne eklatante Forhaanelse af Lov og Ret har givet Premierminister *Bruce* Ret til at anvende andre Midler end Voldgift ved Konflikter mellem Redere og Søfolk. Premierministeren har ogsaa gjort Brug af denne Ret, paa hvilken Maade vides ikke, men at de Midler, han har brugt, er Grunden til, at den australske Sømandsstrejke er bleven afsluttet, er, efter hvad *Hansa* udtaler, udenfor al Tvivl.

## EN NY ROTORTYPE

Den finske Ingeniør *S. J. Savonius* har for nogen Tid siden konstrueret en saakaldt Vingerotor. Denne nye Opfindelse adskiller sig fra den Flettnereske Rotor derved, at den er selvroterende, det vil sige, den drejes kun af Vinden. Virkningen bliver kun halv saa stor som paa end Flettner Rotor med samme Overfladeareal, hvorfor Vingerotoren først gør sig gældende i kraftigere Vind. Ønskes Maksimalvirkning i svag Vind, kan den drives med Motorkraft paa samme Maade som den Flettnereske Motor.

Et mindre Prøvefartøj, som Opfinderen anvendte ved sine Forsøg, var 5 Meter langt og 1.8 meter bredt og var forsynet med to Vingerotorer paa ialt 3.75 Kvadratmeter Overflade; det opnaaede en Fart paa 6 Knob med en Vindstyrke paa 4 Beaufort og uden Anvendelse af Motorkraft.

Vingerotoren har, som Navnet antyder, 2 Vinger, saaledes at Rotoren gennemskaaet ser ud som Bogstavet S med en Aabning mellem Vingerne, som leder fra den ene Vinges Inderside til den andens Inderside.

Det, som gør Opfindelsen interessant, er de nye Muligheder, den aabner for Vindkraftens Anvendelse

paa Land. Dens Virkningsgrad skal overgaa den almindelige Vindmotor, og Bekostningen siges at være 30—50 pCt. af Bekostningen for en almindelig Vindmotor af samme Styrke.

Det er ikke umuligt, at den nye Opfindelse vil bringe Problemet om Vindkraftens Omsætning i elektrisk Energi et godt Skridt fremad.

## FORHØJELSE AF

### HAVNETARIFFERNE I LISSABON

I følge et nyt Regeringsdekret er alle Lissabons Havneadministrations-Tariffer blevet forhøjet med 10 pCt. fra den 1. ds.

Dette vil for Skibsfartens Vedkommende sige, at Skibenes Ankrings- eller Kajafgifter og Tørdokstakster fra ovennævnte Dato faar et ekstra Tillæg paa 10 pCt.

Redernes og Agenternes Forening har taget Sagen op med Regeringen for om mulig at faa Dekretet forandret, men da disse 10 pCt. skal benyttes til Forhøjelse af Funktionærernes Lønninger, er det tvivlsomt, om Henvendelsen vil faa det ønskede Resultat.

## LOV OM HJEMSTED FOR AMERIKANSKE SKIBE

Under 16. Februar 1925 er der udstedt en ny amerikansk Lov, hvorefter ethvert amerikansk Skib skal have et Hjemsted eller en Hjemhavn, der skal fastsættes og opgives af Ejeren, med Samtykke af Commissioner of Navigation.

Hjemmehavnen, hvor Skibet skal registreres, skal indføres i Skibets Papirer, og alle Transaktioner vedrørende Skibet, saasom Salg, Pantsættelse o. s. v., skulle registreres hos Collector of Customs i denne Havn.

Ifølge den hidtil bestaaende Lovgivning var det,

efter hvad den danske Legation i Washington indberetter til Udenrigsministeriet, vanskeligt for Udlaanere af Penge eller Personer, der solgte Skibet Forsyninger eller paatog sig Reparationer af Skibet, at erholde fuld Oplysning om de Skibet paahvilende Baand, ligesom f. Eks. Registrering af Panterettigheder i en Havn, hvor den Skibet ejende Corporation ikke havde sit Forretningssæde, for nylig var blevet kendt ugyldig overfor Trediemand af Domstolene.

Den nye Lov raader Bod paa denne Situation.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 18. August 1925.

I det store og hele er Fragtmarkedet uforandret. La Plata og Sortehavet er de to Markeder, der tager de fleste Baade, og heldigvis ser det ud til, at Efterspørgslen kan holdes vedlige, og saalænge dette er Tilfældet, er der Chance for en Opgang.

I Østen lader det ogsaa til, at der bliver mere Liv, og saasnart Australien kommer i Markedet for den nye Høst, vil vi sikkert se ganske andre Rater, end hvad der bydes paa i Dag. Foreløbig er Redernes og Befragternes Idé for Korn fra Australien vidt forskellige, og Forskellen for stor til, at nogen Befragtning kan komme istand, og i Betragtning af Erfaringerne fra ifjor gælder det om ikke at slutte for tidligt.

Nordstaterne er stille, og selv Montreal er begyndt at slække af, og er nede i 10/11 cents for prompte Baade. For ult. September og Oktober betales ca. 14½ cents til Kontinentet, og Raten maa højere op, naar vi kommer nærmere St. Lawrence Flodens Lukning.

I Nord- og Østersøen samt Middelhavet er Betingelserne for al Skihsfart saa vanskelige og daarlige, at det maa forundre, at Skibene kan vedblive at sejle.

Som løseligt omtalt for et Par Uger siden tog en Del oplagte Skibe Bunkers i Forventning om en Kulstrejke i U.K.; mange af disse Dampere blev kastet ud paa Markedet samtidig, og Resultatet er ikke udeblevet. Specielt kan det mærkes paa Kullasterne ud til River-Plate, og i det hele taget paa alt, hvad der hedder udgaaende Laster fra U.K. og Kontinentet.

## TRÆLASTMARKEDET

Ovennævnte Marked er nærmest lidt daarligere end i forrige Uge, og Ladningerne bliver sjældent længe i Markedet, til Trods for de elendige Rater, der kan opnaas.

Props- og Pulpwoodladningerne til Calais/Rouen har skæmmet sig yderligere, og der noteres f. Eks. for 11/1,200 Favne 10 Fods Props fra Kotka til Calais 33/6d., 100/125, despatch: halv demurrage rate. Priserne paa Pulpwood, Props og skaaren Trælast er meget lave, saa disse Ladninger maatte kunne taale en højere Rate, og dog levne en pæn Fortjeneste til Importørerne.

Der er bl. a. sluttet følgende:

1,250 Fv. Piteá og Skellefteá-West Hartlepool 45/6d. 650 Fv. Hernösands-Ghent 41/-. 1,000 Fv. Brahestad-E.C.C.P. 39/6d. 1,000 Fv. Gl. Karleby-E.C.C.P. 39/-. 1,400 Fv. Leningrad-E.C.C.P. 33/6d. 950 Std. 3 nordlige finske Havne-London 45/-. 725 Std. Frederikshavn og Walkom-Antwerpen 35/-. 500 Std. Walkom-Antwerpen 35/-. 700 Std. Kotka-Ostende 35/-. 600 Std. Kotka-Ostende 36/-. 675 Std. Kotka-London 40/-. 500 Std. Wasklot-London 42/-. 1,200 Std. Leningrad-Hull 37/6d. 800 Std. Danzig-Rouen, £1,200 Lumpsum.

Hvidehavet. — Herfra er bl. a. sluttet: 1,500 Std. Archangel-Hull 54/-. 1,000 Std. Archangel-U.K. 53/-. 1,300 Std. Archangel-Holland 51/-. 700 Std. Archangel-

Amsterdam 54/-. Og yderligere Tonnage pr. September tilbydes tilsvarende Rater.

Canada er uforandret med liden Forretning.

## KUL, KOKS ETC.

Kulpriserne er faldet mere til Ro, og der kommer en Del nye Ordre frem, men ikke paa langt nær som i normale Tider, og Raterne kan derfor holdes nede. Omkring 5/- er Dagsprisen for 25/3,000 Tonnere, 4/9d. for lidt større Baade, og 5/3d. for 15/2,000 Tonnere; 7/9d.-8/- helt smaa Baade: 5/600 Tonnere. Kokes fra London ligger endnu omkring 7/-. Skibene har haft lang Tørn i Beckton, og ogsaa Greenwich i de sidste Uger, og selv om det nu er bedre, er det urimeligt at sejle til 7/- med Kurs 21.15. For 15/1,800 Tons Wales-Mariager noteres kun 5/-, 5/3d., og 2,000 Tons til København eller Helsingør 5/-.

## MIDDELHAVET ETC.

Middelhavet etc. — Af udgaaende Kulladninger er der ikke mange at vælge imellem, og Tendensen er nedadgaaende.

Forth/Genoa Range faar 3/3,500 Tonnere til omkring 8/9d.-9/-; Tyne har været nede i 7/6d.-8/-, og lignende er betalt fra Wales. Tyne/Palermo 2,500 Tons 10/3d., Gibraltar 7/6d., Øerne, St. Vincent 8/7½d. for to Lossehavne, Wales/Barcelona 10/-; 4,000 Tons Øerne 8/6d.-9/-, Algiers 8/-, Neapel 8/-. Fra 3 Pladser Barcelona/Gibraltar Range til U.K./Cont. noteres 25/- pr. 100 cbft. fortløbende Rejser over November/Juni, og ellers er der de sædvanlige Erts- og Fosfatladninger, som knap giver bedre Resultat end Ballastrejse. Donau kan tage megen Tonnage saavel for Korn som Trælast. Sortehavet kan placere de store Dampere, og i Løbet af de sidste 2 à 3 Uger er mindst 40 Baade sluttet til 11/6d. op til 12/9, Basis Kontinentet, og et Par Baade til Libau og/eller Riga 15/6d.-16/- 1/2 Havne.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Nord Amerika, Gulfen, Canada etc. — Kornbefragtningen er utrolig stille, saavel fra Nordstaterne som Montreal. For prompte Baade er Raten nede i 10 à 11 cents til Rotterdam. For Oktober Lastning er betalt 18 cents Vest Italien og 14½ c. Rotterdam, 15 c. Hamburg eller Antwerpen. Hampton Roads-Rio er sluttet til 3.40/3.50 Doll., Montevideo eller Buenos Aires 3.85 Doll. New York/Sortehavet 9 cents per cbft. Bale capacity. Paa Net-Charter fra 2 South Atlantic til U.K./Continent antydes 3.75/3.90 Doll. og flere store Baade er sluttet paa Gross Charter fra 3 Gulfhavne til 3 Kontinenthavne til 4.50 Doll. Sukkereksperten fra Cuba er ved at ebbe ud, og de faa tilbageværende Ladninger betaler ikke over 16/-.

## SYD AMERIKA

Syd Amerika. — For hver 6d. de hjemgaaende Laster forbedres falder Kulraten baade 1/- og 2/-. En

hel Flaade er sluttet udover i Løbet af faa Dage, og med en saadan Masse Tilbud har Befragterne kunnet bestemme Raterne. Wales/Rio er i 13/6d., Buenos Aires i ca. 14/-, Rosario 15/-, 15/6d. For en 4,000 Tonner, Tyne Lastning, rapporteres een Slutning til Rio til 15/9d., og Wales/Santos 13/9d. for 7,000 Tonner. Antwerpen/Buenos Aires og Rosario 20/-, General cargo, Liner discharge. Rotterdam/lower Ports 14/- 800 Losning, og 13/6d. Montevideo. En Del af de Baade, der har ligget oplagt i La Plata i 4 à 5 Maaneder, er nu sluttet hjemover til 18/-, 19/- op til 20/6d., 21/- for 4/5,000 Tonere, og Interessen koncentrerer sig stadig om de prompte Baade og helst 5/6,000 Tonnere.

#### ØSTEN

De sidste Slutninger er: Syd Australien-Callao, September 25/- med 30/- fra *Vestaustralien*, og 27/6d. Madras/Marseilles, Aug./Septb. Vladivostock/U.K.-Cont. 35/-, Skandinavien, 36/3d. November/December, og Karachi/Middelhavet-U.K. Cont. 19/- Scale, August. Sydafrika er fast og betaler 23/6d., 26/- September/November.

#### TIME CHARTER

De vestdiske Befragtere har igen taget flere Baade, og er stadig aabne, men til uforandrede Rater. For 1/2 Rundrejser Baltic/White Sea er en 7,000 Tonner sluttet til 3/6d.

## SAMMENLIGNING MELLE M SØMANDSHYRER

Angaaende Spørgsmaalet om de Lønninger, der betales til Skibsbesætninger i de forskellige Lande bringer *Svenska Dagbladet* nogle interessante Oplysninger. I disse vanskelige Tider, udtaler Bladet, er det en bydende Pligt for Rederen at forsøge at faa Driftsudgifterne bragt ned og saa vidt muligt beregne Udgifterne i Forvejen for at have en bestemt Rettesnor at gaa efter, naar han fragter sine Skibe bort, og det er med dette for Øje, at Skibsreder-Organisationerne i de forskellige Lande har søgt at faa truffet Lønoverenskomster. Det er af ikke mindre Betydning for Rederen, naar han gør sine Beregninger, at vide, hvilken Virkning hans Udgifter til Lønninger vil have paa hans Driftsresultater i det hele, og da disse afhænger af den Dygtighed, der udvises, og det Held Rederen har med at faa sine Skibe bortfragtede, vilde det være heldigt for ham at kunne sammenligne sin Lønningsliste med sine Konkurrenters. Hvis han gør det, vil

han finde, at kun i et europæisk Land, England, er Sømandshyrerne højere end i Sverige, medens alle andre Nationer, der driver Skibsfart betaler lavere Lønninger. Bladet anfører som Sammenligning den Hyre, der betales en fuldbefaren Matros i Sverige og i andre Lande og opgiver følgende Tal: England 115, Holland 97, Danmark 81, Norge 68, Belgien 64, Italien 54, Frankrig 52 og Tyskland 48 pCt. af Hyren i Sverige. Et Eksempel vil vise, at paa en svensk Dampner paa ca. 5,500 Bruttotons andrager Lønudgifterne ca. 9,800 om Maaneden, medens de paa et tysk Skib af samme Størrelse kun beløber sig til 4,200 Kr., hvilket giver en Forskel af 67,200 Kr. om Aaret eller mellem 3 og 4 pCt. af Skibets Værdi. Forskellen er dog i Virkeligheden større naar det tages i Betragtning at et tysk Skibs Indtægter i Mark er højere end et svensk Skibs i Kroner, da Fragten som Regel betales i engelsk eller amerikansk Mønt.

## DEN OPLAGTE TONNAGE I SVERIGE

Alle Redere har for Øjeblikket deres Opmærksomhed rettet mod Betydningen af, at der træffes drastiske Foranstaltninger for at bringe Fragterne op paa en rimelig Højde, og man er i Virkeligheden i nogen Udstrækning begyndt at oplægge Tonnage. Hidtil har Oplægningen i Sverige dog ikke taget større Omfang, men det menes almindeligt, at den, naar Efteraaret først kommer, vil blive betydeligt større. I Slutningen af Juli var der i Sverige oplagt ialt 47 Skibe med en samlet Tonnage af ca. 32,000 N.R.T., og af disse Skibe var 37 mindre end 1,000 Tons, medens 5 af Resten var udenlandske Baade. Ialt var der saaledes oplagt 42 svenske Skibe med en Tonnage af henved 25,000 Tons, hvoraf 18,000 Tons var smaa Skibe paa under 1,000 Tons.

Af disse oplagte Skibe var 10 pCt. Sejlskibe paa

under 1,000 Tons og 35 pCt. Sejlskibe paa over 1,000 Tons.

Den oplagte Tonnage ligger i følgende Havne: Stockholm 10 Skibe under og 4 over 1,000 Tons, Göteborg 4 Skibe paa under 1,000 Tons, Karlstad 6 Skibe paa under 1,000 Tons, Malmö 6 Skibe paa under 1,000 Tons og 1 paa over 1,000 Tons, Kalmar 1 Skib paa mindre og 1 paa over 1,000 Tons, Vestervik, Norrköping og Trelleborg hver 1 Skib paa under 1,000 Tons, medens Oscarshamn, Karlshamn og Helsingborg hver har 2 paa under 1,000 Tons.

Tallene er altsaa ikke særlig høje, men dog højere end i 1924, da Antallet var 33 og den samlede Tonnage 13,000 N.R.T. I dette Antal var kun indbefattet 1 udenlandsk Skib paa kun 150 N.R.T.

## DIREKTE MOTORSKIBSLINJE TIL SAN FRANCISCO

Handelen følger Flaget, skriver *G. H. & S. T.*, og man burde tilføje, at efter Forretningsmanden kommer Turisten. Dette gælder i hvert Fald med Hensyn til fjerne Lande, hvortil Rejsen ellers gaar over fremmede Lande med Omskiftninger fra Baad til Tog. En Rejse, ved hvilken man gaar om Bord i et Skib i sin Hjemstavn, og efter en forfriskende Sørejse lander paa sit Bestemmelsessted, er langt mere tilfredsstillende. Johnson Linjen har i lang Tid haft

direkte Baade til Mellem-Amerika og Vestkysten af Nordamerika, og har været i Stand til at tage et begrænset Antal Passagerer, men da Efterspørgslen efter Plads har været stadig stigende, har Selskabet besluttet sig til at sætte to hurtige Motorskibe med større Plads for Passagerer ind i Farten. Det første af disse, »Axel Johnson«, vil blive sat ind paa Ruten i en nær Fremtid, og Søsterskibet, »Annine Johnson«, vil følge kort Tid efter.



## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## En Beskyttelseshavn paa Rømø?

Efter Forlydende i »Vestk.« omgaas man i Fiskerikredse med Planer om Anlæg af en Beskyttelseshavn for Fiskere paa den sydlige Del af Rømø; der er nærmest tænkt paa Havneby. Det sker ikke sjældent, at Fiskefartøjer maa søge ind under Rømø, naar Vejr- og Vandforholdene gør Opholdet umuligt paa det aabne Hav.

## Brostrøm Rederierne.

Efter Skibsreder *Dan Brostrøms Død* er Hr. *Axel Carlander* blevet Svenska Amerika Liniens Direktør. I de øvrige Selskaber skal Ledelsen varetages af Kaptajn *S. G. Janson* i Rederiet Tirfing og Rederiet Ferm, Direktør *Gustaf Borin* i Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompagniet samt Direktør *Vidar Oiburs* i Rederierne Svenska Amerika-Mexico Linien og Levige-Levanten.

Den Brostrømske Rederikoncern meddeler, at det intime Samarbejde, som under Dan Brostrøms Ledelse har været mellem de forskellige Selskaber, i alle Henseender skal bevares.

## Havneudvidelsen i Holbæk færdig.

Udvidelsen af Holbæk nye Transithavn er nu tilende, og Arbejdet afleveret til Havneudvalget. Kajpladsen er blevet forlænget med 100 Meter mod Øst, saaledes at Kajpladsen i den nye Havn faar en Længde paa 315 Meter. Bolværket er slaaet til 22 Fod, saa man kan udvide til denne Dybde, saa snart der er foretaget en Uddybning af Indsejlingen til Issefjorden.

Arbejdet ved Udvidelsen er foretaget af Firmaet Andersen & Svarre, Korsør, ved Tømrermester *Weber*, Holbæk, og med Ingeniør *Knud Degn*, København, som Leder. Udgiften var budgetteret til 265,000 Kr.

## Stranding.

Damperen »Fordcastle« af Sunderland, paa Rejse til Nørre Sundby med Kul, er Søndag Eftermiddag grundstødt ved Skagen.

Svitzers »Ægir« er mødt til Assistance tillige med Skagens Bjergelaug. Da der i Mandags var høj Sø og svær Kuling, er Skibet drevet længere ind mod Land, og Svitzers »Kattegat« er yderligere tilkaldt.

Det lykkedes Natten til Tirsdag de to Bjergningsdampere at bringe »Fordcastle« flot, hvorefter den blev bugseret til Frederikshavn for at blive undersøgt af Dykker.

## Et nyt norsk Turistskib.

Der er i disse Dage afsluttet en Kontrakt mellem »Bergenske Dampskibsselskab« og »Götaverken« om Bygning af et motordrevet Turistskib af Yachttypen paa 5,000 Br. Tons. Skibet er bestemt til Turist- og Selskabsrejser, om Sommeren langs den norske Kyst til Nordkap og om Vinteren til Middelhavshavne samt andre Farvande i mildere Luftstrøg.

Selskabet ejer allerede en stor Turist-Yacht, »Meteor«, bygget i 1904 i Hamborg til Hapag, men efter Krigen solgt til Bergenske. Den maaler 3,700 Br. Tons og har Plads til 300 Passagerer paa første Klasse, medens den nye Yacht skal maale 5,200 Br. Tons med Plads til kun 200 Turister paa første Klasse. Den sidste bliver saaledes 50 pCt. større, men kun med Plads til to Trediedele af den førstes Passagerantal.

Det nye Skib bliver vel indrettet, de fleste Kahytter faar eget Baderum, og den store Spisesalon faar en Gulvflade paa ca. 400 Kvadratmeter og med Plads til 214 Personer samtidig.

Dimensionerne er 428 Fod × 50 Fod × 30 Fod, Deplacementet 6,000 Tons og Farten 15 Knob. Maskineriet bestaar af 2 Dieselmotorer paa 5,200 ind. H.K. Hjælpemaskineriet skal drives elektrisk.

Skibet skal leveres den 1. April 1927.

## Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges i Tirsdags en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Chr. Knudsen«, bygget for Regning Aktieselskabet Borgestad, Borgestad ved Porsgrund.

Skibet er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende: 380'—0"×54'—6"×28'—6", og Bæreevnen er ca. 8,400 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2,500 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Statsminister *Gunner Knudsen*, Skibsreder *Chr. Knudsen*, Ingeniørerne *E. Knudsen*, *R. Knudsen* og *C. Conradi* samt Repræsentanter for Værftet.

## En ny Muddermaskine til Aarhus Havn.

Havneudvalget i Aarhus har vedtaget at anskaffe en ny Muddermaskine til Havnen, da den gamle ikke længere er fyldestgørende. Det menes, at den nye Maskine vil koste et Par Hundrede Tusinde Kroner. Det er endnu ikke afgjort, hvem der skal levere den.

## Kollideret paa Themsens.

I Sørätten afholdtes forleden Forhør i Anledning af, at »Vibeke Mærsk« i Slutningen af forrige Maaned er kollideret paa Themsens med den engelske Damper »Goodwin«.

»Vibeke Mærsk«, der var paa Rejse fra Petrograd til London, blev overhalet af Englænderen. Den danske Damper højeste sort Kugle og lod Styrbods Anker gaa, for derpaa at slaa fuld Kraft bak, men det lykkedes ikke at stoppe. Med Bagbords Anker og Forstævn tordnede den mod »Goodwin«, der svajede tværs i Strømmen. I Forhøret forklarede Kaptajnen, at »Vibeke Mærsk«, umiddelbart før Kollisionen, havde en Fart af tre Sømil. Da Kollisionen fandt Sted, havde Kaptajnen været paa Broen tillige med Lodsens, hvis Anvisninger nøje var bleven fulgt.

## To opsigtsvækkende Søforlis-Domme.

I Foraaret 1922 skete der i svenske Farvande to ret store Søulykker; ved den ene forliste Damperen »Öregrund«, og syv Mennesker omkom under Forsøg paa at naa Land, og ved den anden forulykkede »Victor Rydberg«, og tre Personer fandt Døden.

Ved de svenske Retter har der siden verseret Sager mod de to Kaptajner, *Carl Hallberg* og *E. J. Kildander*, dels angaaende selve Ansaret for Ulykken, dels angaaende Erstatning til nogle af de Efterladte.

Ved en Dom forleden fastslog den svenske Højesteret, at begge Kaptajnerne var skyldige i Fartøjernes Forlis, og de blev idømt Fængsel i to Maaneder, og Hallberg fradømtes endvidere Retten til at føre Skib i to Aar.

Men der udover blev de begge kendt pligtige til at yde Erstatning til nogle af de Omkomnes Familier. Kaptajn Hallberg skal saaledes betale 245 Kr. om Maaneden til to Enker og Børn, for Enkernes Vedkommende, indtil de gifter sig igen eller afgaar ved Døden, for Børnene til deres 16. Aar. Kildander idømtes en Erstatning paa lignende Betingelser til een Familie foruden meget store Erstatningssummer til nogle Forsikringsselskaber.

## „Gripsholm“.

Det ventes, at den store nye Passagerbaad »Gripsholm«, der bygges af Armstrong, Whitworth ved Tyne, vil blive færdig saa tidligt paa Efteraaret, at den kan komme paa sin Jomfrurejse fra Göteborg i Oktober Maaned. Selskabets Direktør *Axel Carlander* er taget til Newcastle for at inspicere Skibet. Det meddeles, at Kaptajn *J. N. G. Anderberg* paa »Drottningholm« skal være Fører paa »Gripsholm«.

## M/S „Nordvard“.

Kockums Værft i Malmö afleverede sidste Uge Dieselmotorskibet »Nordvard« paa 7,800 Tons d.w. til Rederen *L. Kloster*, Oslo. Paa Prøveturen den 11. ds. opnaaede Skibet en Hastighed af 14 Knob.

## Fiskeriet ved Grønland.

Kutteren »Vesthavet« ankom i Mandags til Thorshavn fra Grønland med fuld Last, hvilket vil sige 22,000 Torsk, hvoraf 4,000 paa Dækket. Fangstens samlede Vægt var godt 400 Skippund.

»Vesthavet« Fører meddeler, at der i den sidste Tid har været et mægtigt Fiskeri ved Grønland. »Vesthavet« havde saaledes en Gang taget 1,400 Torsk i Løbet af 4 Timer. I den sidste Tid havde Vejret været ugünstigt, og »Vesthavet« havde været 14 Dage om Hjemrejsen.

»Agnes«, der som bekendt er udsendt af »Det grønlandske Havfiskeri-Aktieselskab«, havde den 25. Juli fanget 24,000 Torsk. »Agnes« ventes hjem i Slutningen af September.

## Dræbt i Maskinen.

Tysk Trawler »Grundmann« fra Geestemünde ankom til Vestmanøerne med Liget af Kapt. *Ulpt*. Efter Besætningens Forklaring er Kaptajnen i høj Sø styrtet ned i Maskinrummet og faldet paa Maskinens Krumtap, saa at han lemlæstedes og døde paa Stedet. Efter endt Forhør og Ligsyn er Kaptajnen blevet begravet, og Trawleren fortsatte derefter sit Fiskeri.

**L. SMIT & CO.'s INTERNATIONALE BUGSERSELSKAB**

Søgaende Slæbebaade: Blaaf Baand paa Skorstenen.

**BUGSERING**af: FLYDEKOKKE 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. Altid klare. Ogsaa stor Beholdning af Pumper, Kæder,  
Staalrosser, Dykker-Materiel m.m. Erfaren Stab af Bjergningsofficerer.

TELEFON NR.: 30 · 31 · 3362

ROTTERDAM

**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM** MAASSTRAAT 17bEgne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtete og  
Rhin-Baade\*  
Telegram-Adresse:  
**VELTENAAR, ROTTERDAM**Entreprenører for  
Kornlevator KompagnietAdm. 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, Tornøgaard, Bergen.

ROTTERDAM

**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

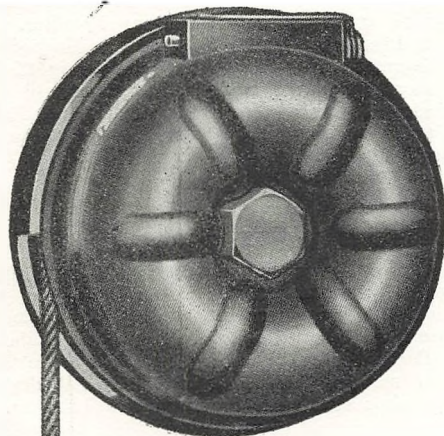
KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

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 »

Sidebedding for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.-ADR.:  
»WILTON, ROTTERDAM« TELEFON-NR.:  
7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708**Støddæmperspørgsmaalet løst!**

idet

»BURD»  
**STØDDÆMPEREN**

FORSYNET MED STAALKABEL

tilfredsstiller alle Krav.

Hvert Kabels Bæreevne er garanteret 2½ Tons.

- »BURD« monteres med største Lethed paa enhver Vogntype.
- »BURD« reguleres med en almindelig Nøgle.
- »BURD« er Verdens stærkeste Støddæmper. Svinger aldrig.
- »BURD« giver behagelig Kørsel selv paa daarlige Veje.
- »BURD« fjerner alle ubehagelige Rystelser og Svingninger i Karosseriet.
- »BURD« giver sikker Kørsel og sparer Dem for mange Reparationer.
- »BURD« er den billigste og bedste Støddæmper.

Forlang Pris og Katalog hos Deres Leverandør og Reparatør

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK, NORGE, SVERIGE OG FINLAND:

**AMERICAN MOTOR SUPPLY**

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B.

TELF. 12610 · 2070 · TELEGR.-ADR.: VIKINEXPO

KØBENHAVN

## Dødsfald.

Fhv. Skibsfører S. Th. Jerne, Sønderho, er afgaaet ved Døden her i København 90 Aar gl. og blev Onsdag begravet paa Sønderho Kirkegaard under stor Deltagelse. Afdøde, der var Gaardmandsson fra Sønderho, var født 29. Maj 1835, kom straks efter sin Konfirmation til Søs og gik fra de forskellige Grader til Skibsfører, blev da Sætteskipper paa Skonnertbriggene »Karen« af Sønderho, og senere hen blev han Fører af Briggen »Anna Jørgiane«, som han selv var Medejer af og sejlede med i en Aarrække. Han holdt tidlig op med at sejle og blev da Bestyrer for Sønderho Brugsforening og senere hen Bestyrer af Sønderho Badevæsen. For nogle Aar siden flyttede han til Sønnen, Redaktør N. N. Jerne i København, hvor han døde og hvorfra hans Lig førtes til Sønderho og blev jordfæstet derstedt. Med gamle Skibsfører Jerne er nu atter en af de gamle Sømandstyper fra Sejlskibsperiodens gode Tid gaet bort.

## Fords Skibskøb.

Henry Fords Tilbud om at købe 200 af den amerikanske Shipping Boards oplagte Skibe for en samlet Pris af 1,706,000 Dollars til Ophugning er blevet accepteret af det amerikanske Skibsfartdepartement.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. AUGUST 1925

London .....	21,20	Madrid .....	63,10
New York .....	437,50	Amsterdam .....	176,25
Berlin .....	103,95	Stockholm .....	117,40
Paris .....	20,50	Oslo .....	80,95
Antwerpen .....	19,70	Helsingfors .....	10,97
Zürich .....	84,85	Prag .....	12,97
Rom .....	15,90	Wien .....	61,50

## POSITIONSLISTE PR. 17. AUGUST 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. A. P. Bernstorff, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. Aalborg, Egholm, ank. Vejle 15.8.  
 s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. Absalon, Hansen, ank. København 30.7.  
 m.s. Afrika, Svarre, ank. Swinemünde 13.8.  
 s.s. Aladdin, Nielsen, pass. Hammerfest 14.8. paa Rejse til Archangelsk.  
 s.s. Alderney ank. Leningrad 7.8.  
 s.s. Alexandra, Holst, ank. Esbjerg 27.7.  
 s.s. Alf, Clausen, ank. Grangemouth 14.8.  
 s.s. Alfa afg. Saffi 15.8. til Rotterdam.  
 s.s. Algarve, Sundvig, ank. København 14.8.  
 s.s. Amalienborg, Hansen, afg. New York 14.8.  
 m.s. Annam, Mouritzen, afg. Sydney 25.7. til San Francisco.  
 s.s. Anna ank. Antwerpen 14.8.  
 s.s. Anneberg, Korff, ank. Leningrad 12.8.  
 s.s. Arabien, Harder, pass. Ushant 6.8. p. R. t. Sct. Thomas.  
 s.s. Argentina, Wenck, i Dok i København siden 8.8.  
 m.s. Arizona, Sonne, ank. Buenos Aires 11.8.  
 s.s. Arkansas, Snedker, ank. Barry 10.8.  
 m.s. Asia, Dahl, pass. Gibraltar 14.8. p. R. t. Singapore.  
 s.s. Astrid, Bjarke, pass. København 16.8. p. R. t. Terneuzen.  
 s.s. Atlantic, Olsen, ank. Kiel 30.7.  
 m.s. Australien, Møller, pass. Galle 14.8. p. R. t. Singapore.  
 m.s. Avance, Andrup, afg. London 15.8. til København.  
 s.s. Axel, Magleby, ank. Antwerpen 9.8.

## B

s.s. Banka, Juel Hansen, ank. London 15.8.  
 s.s. Beira, Kjær, ank. Aalborg 4.8.  
 s.s. Belgien, Hansen, afg. Philadelphia 13.8.  
 s.s. Bellona, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 17.8.  
 s.s. Benedikt, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. Bergenhus, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. Berlin, Vinding, afg. Leningrad 15.8. til Rotterdam.  
 s.s. Bertha, Lassen, ank. Holyhead 13.8.

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 Efftt., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr. »Adr. Saxberg.

## Helsingør:

K. F. Marstrands Efft.

## Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. Birgit, Bang, ank. Frederikshavn 16.8.  
 s.s. Birte, Christensen, afg. Savannah 8.8. til London.  
 s.s. Bjarke, Petersen, pass. København 14.8. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. Bodil ank. Barcelona 15.8.  
 s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Leningrad 12.8.  
 s.s. Bolivia, Prahl, afg. Portland Or. 15.8. til Australien.  
 s.s. Bornholm, Hansen, afg. Gaspé Harbour 13.8.  
 s.s. Bothal, Hansen, ank. Amsterdam 6.8.  
 s.s. Botnia, Lydersen, i Rutefart København-Leith-Færøerne-Island.  
 s.s. Bottenhavel, Vaaben Hansen, ank. Marseille 15.8.  
 s.s. Brasilien ank. New York 3.8.  
 s.s. Brattingsborg, Larsen, afg. Portland Me. 15.8.  
 s.s. Bretagne, Hartmann, ank. Zaandam 16.8.  
 s.s. Brelland, Larsen, afg. Göteborg 14.8. til Blyth.  
 s.s. Britta ank. Raumo 17.8.  
 s.s. Brynhild, Huus, afg. Antwerpen 6.8. til Miami.  
 s.s. Bryssel, Jensen, afg. Uleaborg 13.8. til Boness.  
 s.s. Børglum, Møllerup, afg. Philadelphia 14.8.

## C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. California, Andersen, ank. Rosario 12.8.  
 s.s. Carmen afg. Dunkirk 17.8. til Pasages.  
 s.s. Charkow, Petersen, ank. Antwerpen 16.8.  
 m.s. Chile, Hansen, ank. Portland 13.8.  
 s.s. Christiansborg, Hansen, afg. Port Arthur 16.8.  
 s.s. Cimbria, Svann, i København-Randers Ruten.  
 s.s. Cito, Jordt, ank. Skelleftea 16.8.  
 s.s. Clara, Jacobsen, afg. Rokkala 17.8. til Ghent.  
 s.s. Copenhagen, Nielsen, ank. Jaffa 16.8.  
 s.s. Cyril, Duhn, ank. Kotka 15.8.

## D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. Dagmar (J. Lauritzen) ank. Sundsvall 18.8.  
 s.s. Dan, Borch Clausen, afg. Kotka 15.8. til Italien.  
 s.s. Danefelt, Simonsen, pass. Holtenau 16.8. p. R. t. Stettin.  
 m.s. Danekonge, Petersen, afg. Gibraltar 7.8. til London.  
 s.s. Danelag, Stage, pass. Burntisland 7.7. p. R. t. Grønland.  
 s.s. Danmark, Hausgaard, afg. Uleåborg 15.8. til Terneuzen.  
 s.s. Danery, Voss, ank. Trangsund 17.8.  
 s.s. Dania, Bencke, ank. Boston 13.8.  
 s.s. Dansborg, Mathiasen, ank. Colon 3.8.  
 s.s. Delaware, Falkenberg, afg. Hurum 16.8. til U. S. A.  
 s.s. Diana, Tramp, i Exportfart, afg. København 17.8.  
 s.s. Dorrit afg. Kolberg 15.8. til Umeå (Holmsund).  
 s.s. Douro, Jørgensen, oplagt i København 23.7.  
 s.s. Dronning Maud, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. Dublin, Krogh, ank. Nørre Sundby 12.8.

## E

s.s. Ebba afg. Luleå 4.8. til Barcelona.  
 s.s. Ebro, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. Egholm, Tønnesen, afg. København 14.8. til Warrington.  
 s.s. Elie, Schmidt, ank. København 15.8.  
 s.s. Elisabeth, Jensen, ank. Liverpool 10.8.  
 s.s. Ella, Boutrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.  
 s.s. Ellen, Paulsen, ank. Ayr 17.8.  
 s.s. Ellensborg, Andersen, ank. Ghent 12.8.  
 s.s. Elsborg, Palm, ank. Catania 13.8.  
 s.s. Emanuel, Svane, afg. London 15.8. til København.  
 s.s. Energi, Jensen, ank. Odense 15.8. paa Rejse til Piteå.  
 s.s. England, Stengade, afg. Havanna 10.8.  
 s.s. Enighed, Christensen, ank. Kemi 12.8. p. R. t. London.  
 s.s. Erik, Christensen, ank. København 29.8.  
 s.s. Erik B., Jørgensen, ank. Leith 17.8.  
 s.s. Erindring, Nielsen, afg. Bure 15.8. til Poole.  
 s.s. Esbern Snare, Dreyer, oplagt i Esbjerg siden 24.7.



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 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

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-ÆSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDELSE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

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

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange .....	} »Lambert»
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 .....	} »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

**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

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

*Skibsmæglere, Befragning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.*

ROYAL DOCK, GRIMSBY BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

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.

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: »Vonmehrens»

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 Maskinforsyninget*

**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.*

s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester* afg. Saffi 13.8. til Bremen.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. København 14.8.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Brahested 9.8.  
 s.s. *Estonia*, Christensen, afg. New York 11.8.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København siden 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Port Swettenham 16.8. til Singapore.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 9.8.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Port Said 11.8. til London.  
 s.s. *Flora*, Andersen, i Dok i København siden 6.8.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. København 17.8.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Himango 15.8.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Archangel 10.8.  
 s.s. *Fredensborg*, Hillebrandt Lund, afg. Leningrad 15.8.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Leningrad 8.8.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 17.8. til København  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Dover 13.8.  
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theiland, ank. Danzig 14.8.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, i Exportfart, afg. København 17.8.  
 s.s. *Frode*, Kajs, afg. Montreal 5.8. til Hamborg.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. København 15.8.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ivigtut 15.8.  
 s.s. *Gerda* afg. Königsberg 13.8. til Preston.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, i Timecharter.  
 s.s. *Gorm* ank. Montreal 2.8.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leningrad 14.8.  
 s.s. *Gunver* afg. Lissabon 17.8. til Oporto.

## H

s.s. *Halldan*, Ørbech, ank. Riga 16.8.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Gamlakarleby 17.8.  
 s.s. *Hamlet*, Schou, ank. Blyth 16.8.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Leningrad 23.7.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Cagliari 9.8.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet* ank. London 14.8.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Exportfart, afg. Newcastle 17.8.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, pass. Brunsbüttelkog 17.8. p. R. t. Bristol.  
 s.s. *Helene* afg. Lugnvik 15.8. til Sevilla.  
 s.s. *Helga* ank. Barcelona 14.8.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.8.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København siden 21.4.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Donau 7.8.  
 s.s. *Hermod*, Clausen, ank. Seville 17.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 13.8.

## LÜBECKER

## MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

## LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
 JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, i Dok i Helsingør siden 5.8.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. København 15.8.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 4.8.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. København 14.8. til Ivigtut.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New Orleans 29.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Hook of Holland 17.8. til København.  
 s.s. *Inger* ank. Aarhus 17.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Ghent 14.8.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Newcastle 27.7. til Cuba.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Libau 15.8. til København.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Leningrad 5.8.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Hamburg 17.8.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Montreal 13.8.  
 s.s. *Jenny* ank. Aarhus 17.8.  
 s.s. *Johanne* ank. London 17.8.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Brunsbüttel 14.8.  
 s.s. *Josey*, Nielsen, ank. Velzen 12.8.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Terecira 10.8.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Suez 10.8. til Colombo.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 15.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Rosslare 13.8.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Øsel 6.8.  
 s.s. *Karen*, Brinch, ank. Uddevalla 16.8.  
 s.s. *Karla* ank. Barcelona 12.8.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Odense 13.8.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 12.8.  
 s.s. *Kentucky* i Dok i Helsingør siden 15.8.  
 s.s. *Kina*, Brown, ank. Nauru 6.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Blyth 13.8.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 17.8. til Immingham.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Mobile 14.8.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Råfsø 11.8.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Leningrad 12.8.  
 m.s. *København*, Mortensen, ank. Hamburg 8.8.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Stettin 14.8.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Tunis 15.8.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, ank. Hull 17.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Christensen, afg. Cherbourg 16.8.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Wasklot 16.8.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 31.7. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 14.8. til Bordeaux.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. København 14.8.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Svendborg 9.8.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Penang 6.8. til Valencia.  
 m.s. *Malini*, Christians, afg. Suez 4.8. til Penang.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Raumo 17.8.  
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, ank. Cardiff 14.8.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie* ank. Hudiksvall 18.8.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. København 16.8. p. R. t. Toppila  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. St. Nazaire 31.7.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Rotterdam 13.8.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Antwerpen 13.8. til Philadelphia.

## WIESE &amp; CO., LISSABON

TELEGRAM-ADRESSE:  
 WIESECO

## AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:  
 SHIPPING

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
 INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
 NEW ORLEANS

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

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

**DOMINION  
 SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)  
 Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter  
 Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.  
 TELEGRAM-ADRESSE: 14, PLACE ROYALE  
 "DOUBLEDECK" MONTREAL, CANADA

MONTREAL

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**  
 AGENTER FOR SKANDINAVIEN: MONTREAL (CANADA) LONDON AGENT:  
 FERD. PHILIPSON & CO. TLG.-ADR.: SUPPLYCO-MONTREAL C. P. FRESHWATER  
 AMALIEGADE 29 B KØBENHAVN *Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger* 101, LEADENHALL ST.  
 LONDON E. C.

BO'NESS

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**  
 DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
 MIDDLESBROUGH  
 Coder: Watkin's & Scott's Telegram-Adr.: Coomarco, Middlesbrough

MIDDLES-  
BROUGH

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 &amp; 189, Privat 59 a

GENOVA

**Cameron's**  
 SKIBSFORSYNING/FARVER  
 OG PATENT BUND-MALING  
 Alex. Cameron & Sons Ltd.  
 Sunderland / England

SUNDERLAND

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450  
**W.E. RIPPON**  
 DAMPSKIBS AGENT  
**GENOVA**  
 SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·  
 ONEGLIA & PORTO MAURIZIO  
 CODER: WATKINS CODER: BENTLEY'S  
 A.B.C. 5<sup>te</sup> & 6<sup>te</sup> UDG. SCOTT'S 9<sup>te</sup> & 10<sup>te</sup> UDG.

GENOVA

**NORTHERN  
 SHIPPING AGENCY**  
 (DANSK MEDINDEHAVER)  
 SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LIVORNO · NEAPEL  
 Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
 Hvilken som helst Code



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 Fartstøjer 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. *Middelhavet*, Olsen, ank. Waahtola 13.8.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Tunis 17.8. til Marseille.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Flateyri Island 11.8.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Uleåborg 15.8. paa Rejse til Kings Lynn.  
 s.s. *Nancy* afg. Talkis 11.8. til Calais.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Hamburg 17.8.  
 s.s. *Nautik* afg. Hamburg 14.8. til Uleåborg.  
 s.s. *Neptun* pass. Sagres 15.8. paa Rejse til Hamburg.  
 s.s. *Nerma* afg. Raumo 14.8. til Themsen.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 8.8.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 12.8.  
 s.s. *Niobe* afg. San Carlos 16.8. til Åbo.  
 s.s. *Nordsøen* afg. Kotka 14.8. til Hull.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Rotterdam 13.8.  
 s.s. *Normann Isle* pass. København 18.8. p. R. t. Alexandria.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, ank. København 26.7.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Gøteborg 16.8.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Muhldorff, afg. Bahia 4.8. via Madeira til Skandinavien.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Calais 16.8.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 14.8. til New York.

## P

- s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Menado 14.8. til Macassar.  
 m.s. *Panama*, Hjerrum, pass. Cape Verde 13.8.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Victoria B.C. 16.7. til Australien.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Macnabsool 10.8.  
 m.s. *Parkeston* i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Galveston 14.8.  
 m.s. *Peru*, Larsen, afg. San Francisco 3.8. til Hamburg.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Jacobstad 14.8.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Carthagen 12.8.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Trangsund 13.8.

## R

- s.s. *Randi* pass. Brunsbüttelkoog 18.8. p. R. t. Tarragona.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Antwerpen 15.8.  
 s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Windau 16.8.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Pernau 12.8.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, afg. København 14.8. til Sandvik.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 13.8.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Dok i København siden 17.8.

## S

- s.s. *Saga* i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. København 14.8.  
 m.s. *Selandia*, Himmelsestrup, ank. København 9.8.  
 m.s. *Siam*, Rasmussen, ank. Sundsvall 11.8.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Garston 12.8.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 12.8.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, pass. Lizard 14.8.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Sørnæs 10.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Korsør 15.8.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Treguir 11.8.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Bruges 12.8.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. København 15.8.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.

- s.s. *Skodsborg*, Berchalt, ank. Gøteborg 13.8.  
 s.s. *Skolland*, Iversen, afg. Seaham 14.8.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Rutefart København-Leith-Færøerne.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Helsingør 15.8.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Danzig 17.8.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Holtenau 16.8.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. København 11.8.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New Orleans 14.8. til Havana.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Yxpila 12.8.  
 s.s. *Stella* afg. Huelva 17.8. til Grangesmouth.  
 s.s. *Svanhild*, Christensen, ank. Pt. Talbot 15.8.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 14.8. til København.  
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København.  
 s.s. *Svend*, Karstensen, afg. Koivusaari 17.8. til Rotterdam.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Rotterdam 11.8.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Antilla 14.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Acton Grange 11.8.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 13.8.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Las Palmas 13.8. til Golfen.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Exportfart, afg. Newcastle 17.8. til København.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. København 15.8.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 17.8. til Ghent.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Ceuta 17.8. til Melilla.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Sheritori 13.8.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Sabang 15.8. paa Rejse til Singapore.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 15.8. til København.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Le Havre 17.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Sundsvall 15.8.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. København 16.8.  
 s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 11.8.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Norfolk 8.8.

## V

- s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Sundsvall 11.8.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Ghent 15.8.  
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Hook of Holland 15.8. til Leningrad.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Brahestad 9.8.  
 s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. København 11.8.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Puerto Mexico 13.8.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. København 17.8.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Philadelphia 13.8.

## W

- s.s. *Wien*, Jørgensen, ank. København 20.7.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Maryport 10.8.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Karlsborg 15.8.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Kiel 28.7.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Oran 13.8. til Bristol.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Manzanillo 8.8.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Jacobstad 14.8.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER**  
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

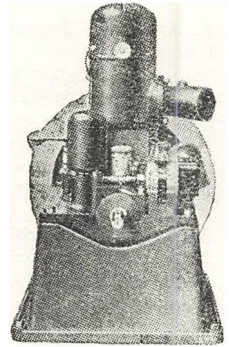
Ingen Kompressor.

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**

(INGENIØRAPDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**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.

**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

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Skibsmægler

**KR. KNUDSEN**

Søassurance

KRISTIANSAND. S.  
NORGETelegram-Adresse:  
"NESDUNK"**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**GUSTAV METZLER**

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN &amp; SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.**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  
ANALIEGADE 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.

## Drik



## SPORTSVAND

NY FORFRISKENDE  
SOMMERDRIK

★

**CARLSBERG  
BRYGGERIERNE**

FORSYN DERES AUTOMOBIL MED

## BURD

STØDDÆMPEREN

med Staalkabel (Bæreevne garanteret 2½ Tons)

OG OPNAA EN BEHAGELIG KØRSEL  
SELV PAA DAARLIGE VEJE

★

- »BURD« monteres med største Lethed paa enhver Vogntype.
- »BURD« reguleres med en almindelig Nøgle.
- »BURD« er Verdens stærkeste Støddæmper. Svigter aldrig.
- »BURD« giver behagelig Kørsel selv paa daarlige Veje.
- »BURD« fjerner alle ubehagelige Rystelser og Svingninger i Karosseriet.
- »BURD« giver sikker Kørsel og sparer Dem for mange Reparationer.
- »BURD« er den billigste og bedste Støddæmper.

Forlang Pris og Katalog hos Deres Leverandør og Reparatør.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK,  
NORGE, SVERIGE OG FINLAND:

**AMERICAN MOTOR SUPPLY**  
VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B  
TELEFONER: 12610 · 2070



**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**

**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**

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter*

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMP SKIBS-REDERE

SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE

KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER

**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE  
 DAMPSSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfransk«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

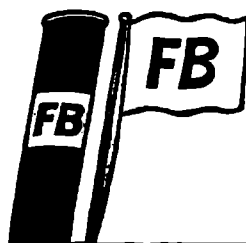
**"PACIFIC"**

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Natlif. i Strandingsstilfælde: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 35

FREDAG 28 · AUGUST 1925

32 · AARG.

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

### DEN TRUENDE KONFLIKT INDENFOR SEJLSKIBSFARTEN

Sømændenes Forbund har den 24. ds. udsendt 2. Varsel om Strejke fra den 31. August overfor Sejlskibsrederi-Foreningen og Sejlskibsrederi-Foreningen for mindre Skibe. Her overfor hævdes det imidlertid fra Sejlskibsredernes Side, at en saadan Strejke vil være ulovlig, idet de ikke har modtaget noget 1. Varsel om Strejke. Hermed forholder det sig saaledes, at Sømændenes Forbund vel har tilstillet Sejlskibsrederi-Foreningen en Skrivelse om Konflikten, men denne Skrivelse kan ikke opfattes som et Strejkevarsel, idet Skrivelsen efter at have omtalt Konfliktpørgsmaalet udtaler: »Saaledes foranlediget skal man herved meddele, at vi agter at forelægge vor kompetente Forsamling Forslag om, at der etableres Arbejdsstandsning overfor Rederiforeningens Medlemmer i Tilfælde af, at der ikke opnaas en tilfredsstillende Ordning.«

Medens man saaledes maa give Sejlskibsrederi-Foreningen Ret i, at der ikke for dem foreligger noget første Varsel om Strejke, stiller Sagen sig anderledes for Sejlskibsrederi-Foreningen for mindre Skibe, hvilken Forening Sømændenes Forbund under 15. ds. har meddelt, at det agter at etablere Strejke over for Foreningens Medlemmer fra den 31. August, saafremt der ikke inden da er truffet nogen Overenskomst mellem Foreningen og Forbundet. Foreningen har anerkendt Modtagelsen af Varslet og har sidste Lørdag, efter hvad Forbundet meddeler, ført Forhandlinger med dette om en Ordning. Disse gav dog ikke noget endeligt Resultat, da Rederiforeningens Repræsentanter erklærede, at de ikke var bemyndiget til at slutte Overenskomst for deres Medlemmer og maatte overlade til hver enkelt Fører at træffe Aftale med Forbundet, men de vilde anbefale deres Medlemmer at træffe saadanne Aftaler, indtil Foreningen paa sin Generalforsamling til Vinter kan træffe Beslutning om Indgaaelse af en kollektiv Aftale.

Dansk Arbejdsmandsforbund har under 15. August meddelt Arbejdsgiverforeningens Forretningsudvalg, at det vilde forelægge en kompetent Forsamling Forslag om Iværksættelse af Blokade overfor alt Arbejde i Forbindelse med Losning og Ladning af Skibe under Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe samt Kørsel til og fra disse. Dette Forslag er senere blevet vedtaget, og den varslede Sympatistrejke vil blive iværksat den 1. September om Morgenen, hvis Overenskomst ikke forinden er opnaaet.

Der er nu næppe en Uge, til den bebudede Strejke vil træde i Kraft, og da Dansk Sejlskibsrederi-Forening hævder ikke at kunne gaa ind paa Sømændenes Krav, idet det, som vi fremhævede i vort sidste Num-

mer, endog med de nugældende Lønninger er umuligt for dem at forrente de i Skibene anbragte Penge og at foretage de fornødne Afskrivninger, og de desuden ikke anser Strejken for lovligt varslet og derfor ikke vil søge Forhandlinger, er det vanskeligt at se, hvorledes Strejkens Udbrud vil kunne hindres.

Konflikten kan jo imidlertid, som vi paapegede sidst drage de alvorligste Følger efter sig, og det maa derfor haabes, at Sømændenes Førere endnu i den ellefte Time maa indse Umuligheden af at faa de af dem opstillede Krav gennemført og tage de deraf flydende Konsekvenser.

### STATSDRIFT AF SKIBE

Oberst, Sir *Rhys H. Price* har i en Indberetning til den sydafrikanske Sektion af Londons Handelskammer fremsat en Meddelelse, der har vakt megen Interesse i Skibsfartskredse, og som drejer sig om et Forlydende om, at den sydafrikanske Regering skulde paatænke at oprette en Stats-Dampskibslinje.

Meddelelsen har foranlediget Lloyds List til at interviewe Formanden for den sydafrikanske Sektion af Londons Handelskammer, Mr. *James Mc. Bride*, der bl. a. udtalte, at man indtil nu ikke har hørt noget af en definitiv Natur med Hensyn til den af Sir *Rhys H. Price* givne Meddelelse, men efter at den nuværende Regering i Sydafrika er kommet til Roret, har forskellige Medlemmer af Kabinettet fremsat Udtalelser gaaende ud paa, at de, saafremt de ikke opnaar en tilfredsstillende Ordning med de Selskaber, der driver fast Fart paa Sydafrika, med Hensyn til Fragtraterne for de sydafrikanske Eksportvarer i Forbindelse med Afslutningen af en ny Kontrakt om Postbesørgelsen, ikke vil betænke sig paa at træffe saadanne Foranstaltninger, som maatte vise sig nødvendige for at beskytte Landet mod for høje Fragter. Det vilde efter Mr. *Mc. Brides* Mening være meningsløst, om den sydafrikanske Regering begyndte at drive Rederivirksomhed, og der foreligger mange Kendsgerninger, der fraaader et saadant Skridt. Der er f. Eks. de Erfaringer, som andre Lande har gjort, og som Sir *Rhys Price* klart har fremhævet i sin Beretning, og der er intet, som berettiger til at antage, at den sydafrikanske Regering skulde have mere Held med sig end U.S.A., Australien, Frankrig, Canada eller Portugal i et Forsøg paa Statsdrift af Skibsfart.

Hvis den sydafrikanske Regering ejede en Dampskibslinje, og hvis den drev Linjen forretningsmæssigt, er det klart, at den for at kunne dække Driftsomkostningerne og foretage de nødvendige Afskrivninger vilde se sig nødsaget til at forhøje Fragtraterne udover, hvad de i Øjeblikket andrager. Det er et

almindeligt kendt Faktum, at Regeringer ikke kan drive Rederivirksomhed eller for den Sags Skyld noget som helst andet Forretnings-Foretagende saa økonomisk som private Personer eller Selskaber.

Handelsverdenen, ikke alene i England men ogsaa i Sydafrika, er saa godt som enstemmigt imod, at Regeringen gør et saadant Forsøg, og saa at sige alle ledende Handelskamre i Storbritannien har fra Tid til anden nedlagt Protest mod, at den sydafrikanske Regering slog ind paa en Politik af den Art. Det vilde derfor være i høj Grad overraskende, hvis den alvorligt skulde tænke paa at foretage et saadant Skridt.



## DEN 7. NORDISKE NAVIGATØRKONGRES

Danske, norske, svenske og finske Navigatører afholdt i sidste Uge fra Torsdag til Lørdag Kongres i Odd Fellow-Palæet i København.

Ved Aabningsmødet Torsdag bød Formanden for »Den alm. danske Skibsførerforening«, Kaptajn H. P. Hagelberg Velkommen og udtalte Ønsket om, at det Arbejde, Kongressen nu skulde beskæftige sig med i disse Dage, maatte blive til Gavn for den samlede nordiske Navigatorstand. Til Dirigent valgtes Kaptajn Hagelberg og til Vicedirigent Styrmand Vange. Paa Forslag af Dirigenten afsendtes telegrafisk Hilsen til Statsoverhovederne i Norge, Sverige, Finland og Danmark.

Kongressen er en Slags Fortsættelse af den 6. Kongres i Oslo forrige Aar, idet en Række Forslag, der behandledes der, nu kom til endelig Behandling. Paa Kongressen i Oslo vedtoges saaledes et Forslag til Ændringer i Kongressens Statuter. Disse forelaa nu og blev enstemmigt endelig vedtaget.

Spørgsmaalet om Oprettelse af et fast Sekretariat var ligeledes til Forhandling i Oslo, og det vedtoges dér foreløbig at henlægge Sekretariatet til København, idet Forretningsfører Chr. Christensen paatog sig Arbejdet ved dette provisoriske Sekretariat, og det næste Punkt paa Dagsordenen var Hr. Christensens Beretning om dette Arbejde i det forløbne Aar. Fra Forsamlingen bragtes en varm Tak til Hr. Christensen for det allerede gjorte Arbejde, og paa Forslag af Kaptajn Hagelberg vedtoges det at rette en Henstilling til Hr. Christensen om at fortsætte dette Arbejde, en Ordning, der da senere skal sanktioneres af det Kollegium, der i Følge de nye Statuter skal lede Arbejdet mellem Kongresmøderne. Samtidig vedtoges det, at det faste Sekretariat indtil videre skal have Sæde her i København. Af andre Sager af særlig Interesse indenfor Navigatorernes egen Kreds gav Spørgsmaalet om gensidig Støtte i Lønaktioner Anledning til nogen Diskussion, der resulterede i Fremsættelse af en Resolution, som vedtoges.

### Fælles Krav til Sødygtighed.

Af Sager af mere almen Interesse for Skibsfarten var »Fælles Krav til Sødygtighed« det første Punkt paa Dagsordenen. Kaptajn Jansén, Finland, indledede med et Foredrag om Skibsfarten paa de isblokerede finske Havne, hvor Isbryderhjelpe er nødvendig en Del af Aaret, og hvorfor man mener at maatte kunne kræve, at der kun gives Tilladelse til denne Sejlads til 1. Klasses Skibe, idet Sejladsen i disse isfyldte Farvande kræver særlig stærkt Materiel. Sagen havde været fremme paa Kongressen i Oslo, men var ikke blevet færdigdebatteret.

Kaptajn Hagelberg takkede Indlederen for det udmærkede Foredrag, der allerede havde foreligget trykt i nogen Tid, og som man fra dansk Side havde benyttet til nøje at sætte sig ind i Sagen. Her var man imidlertid kommet til det Resultat, at man ikke kunde vedtage den fra finsk Side stillede Resolution, men ønskede at afvente Resultatet af en forestaaende

## SKIBSTILSYNET

Torsdag den 27. August aabnedes i København den nordiske Skibstilsyns-Konference.

Kongressen, der holdes i Udenrigsministeriets gamle Bygning paa Kongens Nytorv, søger Anerkendelse for de bestaaende Bestemmelser inden for den nordiske Skibsfart. Den varer antagelig en lille Uges Tid.

Kontorchef Krogh er Formand for den danske Delegation og har følgende Meddelegerede: Direktør Kørbing, D. F. D. S., Overinspektør Larsen, Statens Skibstilsyn, fhv. Maskindirektør Rasmussen og Kaptajn Hagelberg, Formanden for Dansk Skibsførerforening, Fuldmægtig Villadsen i Erhvervsministeriet er Kongressens Sekretær.

Der er al Sandsynlighed for, at Kongressen ikke alene vil søge Anerkendelse, men ogsaa har ny Forslag at fremsætte.

interskandinavisk Konference om de gældende Klassificeringsregler og Skibstilsyn.

Bestyrer Skjervoll, Norge, kunde i dette specielle Tilfælde indse Resolutionens Berettigelse, og Kaptajn Rinmann, Sverige, udtalte sig i Tilslutning hertil. Sagens Opførelse paa Dagsordenen som fælles Krav til Sødygtighed var jo ikke korrekt, idet man maatte indskrænke sig til Spørgsmaalet om Sejladsen i isfyldte Farvande.

Kaptajn Skogström, Finland, understregede stærkt det farlige i at anvende ikke klassificerede Skibe i denne Fart, og efter yderligere Udtalelser af Kaptajnerne Hagelberg og Rinmann vedtog man at forelægge en Udtalelse for den kommende Konference mellem de nordiske Lande om Skibstilsyn m. m.

### Sundhedspas til Søs.

Dette Spørgsmaal har i højeste Grad alles Interesse — saavel Rederne som Officerer og Besætning — udtalte Indlederen, Kaptajn Tønnesen, Norge. I et meget interessant Foredrag gav Kaptajnen Oversigt over disse forældede Foranstaltninger med Kravene om Sundhedspas, der dog nu kun fuldt ud opretholdes i de latinske Lande. Disse Foranstaltninger har deres Oprindelse saa langt tilbage som til 1710, og man vil forstaa, hvor fuldstændig forældede disse Krav er, efter at man nu telegrafisk, længe før Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet, er underrettet om Sundhedstilstanden i Afgangshavnen. Der er allerede gjort et stort Arbejde for at bevise disse Sundhedspas Unødvendighed, og det er alle Steder mundet ud i bestemt formulerede Anmodninger om fuldstændig Askaffelse af disse Pas. En Vedtagelse af en Resolution i samme Retning fandt Sted paa den nylig afholdte internationale Navigatorkongres i Paris. Foredragsholderen sluttede med at oplæse et Udkast til en Resolueion.

Kaptajn Hagelberg omtalte Arbejdet for at bringe Sagen frem for Nationernes Forbund, og Bestyrer Skjervoll ønskede enkelte Oplysninger om en Passus i Resolutionen vedrørende sagkyndigt Personal til Afgivelse af Erklæring om Sundhedstilstanden om Bord, hvilket Kaptajnerne Tønnesen og Hagelberg nærmere gjorde Rede for.

Kaptajn Michaelsen, Norge, anbefalede, at man først og fremmest formulerede et Krav om Afskaffelse af Sundhedspassene.

### Dagsignaler for Motorfartøjer.

Som Indleder om dette Spørgsmaal holdt Kaptajn Hagelberg et interessant Foredrag, som har overordentlig Interesse for de danske Farvande med de mange Overfarer paa tværs af Gennemsejlingsfarvandene. Foredragsholderen sluttede med at udtale, at man fra dansk Side har ønsket snarest at faa løst dette Spørgsmaal ad international Vej, og stillede Forslag om, at der vedtoges en Udtalelse, der foreslaar, at Skibe i saadan Sejlads skal føre et Mærke af Form som et Timeglas, da der allerede er lagt Beslag paa Kugleformen i anden Betydning i de forskellige Landes Forordninger.

Kaptajn Rinmann omtalte Sagens Behandling i engelske Søfartskredse og kunde godt anbefale Resolutionen, dog med en Ændring af Mærkets Form. Bestyrer Skjervoll fandt derimod Timeglasset udmærket og anbefalede Resolutionen. Kaptajn Jansén oplyste, at der allerede findes saadanne Forordninger i Finland, og Kaptajn Michaelsen mente, at man kunde gaa direkte til de enkelte Landes Regeringer.

Dette fraraadede Kaptajn Hagelberg meget kraftigt. Henvendelsen bør formes saaledes, at det tydeligt heraf fremgaar, at det er den skandinaviske Søfarts absolute Ønske, at den Sag løses snarest, og den bør foreligge nu, naar Søfartskongressen om kort Tid træder sammen. Denne har da et Grundlag at arbejde paa.

(Fortsættes Side 594)



## DE VANSKELIGE BESEJLINGSFORHOLD PAA LA PLATA-FLODEN

I Slutningen af Juli Maaned faldt Vandstanden i La Plata-Floden meget stærkt, saaledes at Rutedampere, der havde truffet Arrangements til at indtage store Varepartier i Rosario, saa sig nødsagede til hurtigst muligt at afgaa fra Havnen uden at kunne indtage fuld Ladning. I de fleste Tilfælde lykkedes det at faa disse Varer overført til senere Baade, hvilket Afskiberne almindeligvis ikke protesterede imod. Det forlyder nu, at adskillige Trampbaade, der har akcepteret Befragtninger fra Havne oppe ad Floden med Bestemmelsen om fuld Last slettet, har al Udsigt til at faa Vanskeligheder. Det er meget farligt for Redere at tillade, at denne Klausul slettes, medmindre deres Skibe er usædvanligt lidet dybtgaaende. For nogle Maaneder siden blev nogle Dampere fangede paa denne Maade. Der var f. Eks. en Damper, S/S »Roker«, der maatte blive liggende i Rosario i henved to Maaneder, efter at Skibet var færdiglastet, fordi Rederen ikke vilde gaa ind paa at betale 1 Pd. Sterl. pr. Ton i Omladningsomkostninger ved Barren. Da Ladningen blev indtaget, var det klart, at Damperen ikke vilde være i Stand til at afgaa med fuld Ladning, men Afskiberne havde solgt en fuld Hvedelast og vilde ikke gaa med til at komplettere Ladningen nedenfor Barren for mindre end det fulde Fragtbeløb for Transport i Lægter af den overskydende Last til Buenos Aires.

Man skulde tro, at de fleste Redere efter dette vilde være meget varsomme med ikke at faa Bestemmelsen om fuld Last med i Certepartiet, men det er ikke desto mindre en Kendsgerning, at en af Afskiberne i Rosario udelukkende afskiber i den Havn, og han maa fastholde, at denne Klausul slettes. Som Følge heraf

har en Del af de mindre Baade haft Held til at faa Fragten presset ekstra 6/- op paa Grund af deres mindre Dybtgaaende, der bevirker at der ikke er nogen Sandsynlighed for, at de ikke vil være i Stand til at forlade Havnen med fuld Ladning. Det stærke Fald i Flodens Vandstand i de sidste Dage af Juli har maaske dog forfærdet endog disse Skibes Redere, og det er ikke umuligt, at de vil finde, at de 6/- ekstra, som de fik for Udslettelsen af Klausulen, er en utilfredsstillende Forsikring.

## Forsikring mod Forsinkelse.

I en Omtale af Vandstandsforholdene i La Plata-Floden rejser *The Times of Argentina* det Spørgsmaal, om det ikke vilde være muligt at faa arrangeret en Forsikring overfor stærkt Fald i Flodens Vandstand. Hvis dette kunde lade sig gøre, behøvede Rederen kun at beregne, hvor meget højere Fragt han skulde forlange for at faa Forsikringspræmien dækket. En Damper med almindeligt Dybtgaaende vil selvfølgelig i Aarets Løb kun ved enkelte Lejligheder finde det nødvendigt at benytte Lægter. I det sidste Aars Tid har Parana-Floden ganske vist flere Gange beredt Skibsfarten ubehagelige Overraskelser, men ellers har det almindeligvis ikke været forbundet med særlig Risiko at laste over 22 Fods Mærket i Rosario. Det var jo maaske muligt, at et eller andet af Søforsikrings-Selskaberne vilde se sin Fordel ved at tilbyde Forsikring mod Ophold som Følge af ekstraordinært Fald i Flodens Vandstand, og adskillige Redere vilde antagelig være villige til at tegne en saadan Forsikring.

## MOTORSKIBSBYGNINGEN

Hvis man fradrager Skibe, paa hvilke Arbejdet er blevet standset, og som derfor ikke kan betragtes som værende under Bygning, overstiger Tonnagen af de for Øjeblikket under Bygning værende Motorskibe Tonnagen af de under Bygning værende Dampskibe.

Nedenstaaende Tal, som vi gengiver efter *The Motor Ship* for August, viser Verdenstonnagen under Bygning den 30. Juni 1925 samt paa samme Tidspunkt i Fjor, og det fremgaar af disse Tal, at medens Motorskibsbygningen er gaaet fremad, saaledes at Tonnagen er steget med ikke mindre end 39 pCt., er Bygningen af Dampskibe gaaet tilbage med 32 pCt.

## Verdenstonnage (Brutto) under Bygning.

	30. Juni 1925	30. Juni 1924	Stigning eller Nedgang
Dampskibe	1,212,525	1,785,480	32 pCt. Nedgang
Motorskibe	1,129,912	810,655	39 pCt. Stigning
Ialt	2,342,437	2,596,135	9.7 pCt. Nedgang

Naar man fradrager de Dampskibe, paa hvilke Arbejdet er blevet standset, andrager Tonnagen af Dampskibe under Bygning imidlertid kun 1,085,843 Tons.

Skønt Skibsbygningsindustrien taget under et altsaa er daarligere stillet end for et Aar siden, har Udviklingen i Bygningen af Motorskibe været hurtigere end selv de mest optimistiske havde ventet.

Nedgangen i Tonnagen skyldes udelukkende en Formindskelse i Efterspørgslen efter Dampskibe. I Juni 1923 var der omtrent 400,000 Tons Motorskibs-Tonnage og ca. 2,200,000 Tons Dampskibe under Bygning, og i Løbet af to Aar er Tallet for Motorskibe omtrent tredoblet, medens det for Dampskibe er faldet med henved 50 pCt.

Det var danske og svenske Redere, der først høstede Erfaringer med Motorskibe, og i Øjeblikket er 94.5 pCt. af den Tonnage, der er under Bygning i Danmark

og 92 pCt. af den i Sverige under Bygning værende Tonnage, Motorskibe, og man er i disse Lande praktisk talt ophørt med at bygge Dampskibe, saaledes at den danske og den svenske Handelsflaade i en ikke fjern Fremtid udelukkende vil bestaa af Motorskibe.

## Motorskibsbygning i de førende Lande.

Land	Bruttotonnage Dampskibe	Bruttotonnage Motorskibe	Motor pCt. af
			Tonnage under Bygn.
England	687,607	399,070	36.5
Tyskland	92,217	313,309	77.0
Italien	76,593	134,255	63.5
Frankrig	130,805	38,480	22.5
Danmark	4,205	73,511	94.5
Holland	36,737	62,995	63.0
Sverige	5,730	61,100	92.0
Japan	32,140	27,600	46.0

Motorprocenten af den samlede Tonnage under Bygning er mindre i Storbritannien end i noget andet Skibsbygningsland af Betydning, Frankrig alene undtaget. Ganske vist forøges Procentdelen jævnt og støt, men naar man ser hen til den store Forskel, ovenstaaende Tabel afslører, rejser det Spørgsmaal sig naturligt, om ikke de britiske Redere har været for konservative. Man kan ikke sige, at danske, svenske, tyske, italienske og hollandske Redere alle begaar Fejl ved hovedsagelig at interessere sig for Motorskibe, navnlig da deres Erfaringer i al Almindelighed er større i den Henseende end de fleste britiske Rederes. De Redere i Storbritannien, der har gjort Forsøg med Motorskibe, har i Almindelighed fortsat ad denne Vej, og de, der endnu ikke har vovet Forsøget, burde tænke nøjere over Sagen, thi der synes nu ikke at være Tvivl om, at det motordrevne Skib er en mere økonomisk Type undtagen paa visse Ruter, hvor Dampskibet af særlige Grunde vil være mere fordelagtigt.

(Fortsættelse fra S. 592.)

Efter at Forhandlingerne var afbrudt Torsdag, foretog de Delegerede en vellykket Udflygt til Helsingør, hvor Søfartsmusæet paa Kronborg besaas og under hvilken de danske Foreninger var Værter ved en Souper paa Damperen »Malmø« under Hjemturen til København.

I Fredagsmødet oplæste Kaptajn Jansén følgende Resolution om Navigatorkongressens Stilling til Spørgsmaalet om »Fælles Krav til Sødygtighed«:

Kongressen finder, at Samarbejde mellem de nordiske Lande er paakrævet af Nødvendigheden for at fremskaffe ensartede Forskrifter i Spørgsmaal om Beskaffenheden af Fartøjer, som trafikeres Isfarvande og opfordrer sin Bestyrelse til med dette Formaal for Øje at sætte sig i Forbindelse med den skandinaviske Søfartskongres, som i de nærmeste Dage træder sammen her for at behandle Spørgsmaalet om ensartede Regler for Fartøjers Sødygtighed i Almindelighed.

Efter nogen Diskussion, hvori deltog Kaptajnerne *Johannsen, Jansén, Tønnesen* og *Skogstrøm*, vedtoges Resolutionen samtidig med, at det henstilledes til de forskellige Foreninger at henvende sig de respektive Landes Regeringer med Anmodning om at fremme Sagen.

Kaptajn Hagelberg forelagde derefter Udkast til en Resolution om den Torsdag behandlede Sag »Fastsættelse af Regler for Dagsignaler for Motorfartøjer, som gaar for Sejl, men som tillige har Motoren i Gang«:

Foranlediget ved de Klager, der fra Skibsførernes Side er rejst i Anledning af, at der i de internationale Søvejsregler intet Dagsignal findes for Skibstypen »Sejlskibe med Hjælpmotor«, der kan tilkendegive, at nævnte Fartøj, naar det om Dagen har sine Sejl tilsat, ogsaa har sin Motor i Gang, og foranlediget ved den Fare for Sikkerheden ved Navigeringen, som nævnte Mangel har vist sig at medføre, udtaler 7. nordiske Navigatorkongres det Ønske, at der snarest drages Omsorg for, at dette Forhold ordnes betryggende ad den internationale Lovgivnings Vej, idet Kongressen samtidig foreslaar, at de internationale Søvejsreglers Artikel 14 ændres til, eller faar en Tilføjelse saalydende:

Et Sejlskib med Hjælpmotor, der gaar for Sejl, men som tillige har Motoren i Gang, skal om Dagen forude, hvor det er bedst synligt fra alle Sider, føre en Signalfigur, som angiver Fartøjets Fremdrivningsmaade.

Efter en kort Diskussion blev denne Resolution enstemmig vedtaget.

Den tredie Resolution, vedrørende Spørgsmaalet om »Sundhedspas til Søs«, blev derefter forelagt af Kaptajn Tønnesen. I Resolutionen udtales, at:

Den 7. nordiske Navigatorkongres anbefaler sine respektive Regeringer at optage Arbejdet for at faa de nuværende Sundhedspas til Søs ind i Former, som passer med de moderne Kommunikationsmidler Landene imellem.

Kongressen vil anbefale, at følgende Punkter danner Grundlaget for Arbejdet:

1. At de nuværende Sundhedspas helt ophæves, idet de ikke opfylder noget som helst reelt Sanitetskrav og er en unødigt Byrde for Skibsfarten.
2. At Skibene straks bør godkendes og tilstedes Forbindelse med Land, saa snart Læge- eller Karantænebesøget er færdigt og faldet heldigt ud, uden at udsættes for yderligere Besværligheder eller Forsinkelser end Tilfældet maatte nødvendiggøre.
3. At Karantænetilsynet i Skibsfartens og den almindelige Sundheds Interesse overdrages et kompetent Personel.
4. At der bør herske Gensidighed i Karantænebestemmelserne mellem alle de Nationer, som har underskrevet den internationale Konvention af 1912.

Resolutionen blev enstemmig vedtaget uden Diskussion.

#### Den nye Sømandslov.

Navigationslærer *Hansen* omtalte i et udførligt Foredrag den nye Sømandslov, hvis Virkninger man nu kan se, efter at Loven har været i Kraft i nogen Tid. Bestyrer *Skjervoll* og Kaptajn *Larsson* udtalte sig om Lovens Virkninger i henholdsvis Norge og Sverige.

I den efterfølgende Diskussion deltog Kaptajn Tønnesen og *Chr. Christensen*. Den sidste hævdede, at Loven var et Fremskridt, og selv om Skibsførernes Stilling maaske var et svagt Punkt i Loven, havde Styrsmændene dog opnaaet en Del.

Kaptajn Hagelberg afsluttede Diskussionen med nogle Oplysninger om Lovens Virkninger i Danmark. De fleste danske Redere har nu oprettet Kontrakter — og gode Kontrakter. Det vil sikkert vise sig, at der ikke gaar mange Aar, før de fleste danske Skibsførere vil have opnaaet Kontrakter, der er lige saa gode som hvis der havde været fastsat bestemt Krav herom i Loven.

Efter flere korte Bemærkninger blev der tilført Protokollen en Udtalelse om, at Kongressen henstiller til den kommende ny Ledelse at arbejde videre i Sagen for at opnaa de bedst mulige Kaar for Navigatørerne.

#### Den traadløse Telegrafs Betjening om Bord.

Fra finsk Side havde man ønsket dette Spørgsmaal nærmere belyst paa denne Kongres, og Kaptajn Jansén indledede med en kort Omtale. Man var i Finland klar over, at noget maa der gøres, men man ved ikke, hvordan man skal stille sig til Spørgsmaalet, og imødeser derfor med stor Interesse Kongresdeltagernes Udtalelser.

Den paafølgende Diskussion viste da ogsaa, at det ikke alene er i Finland, at Sagen vækker Interesse. Alle nordiske Landes Navigatører er i højeste Grad interesseret i denne Sags endelig Løsning, men Opfattelsen af, hvordan dette bør ske er meget differerende, idet nogle af de Delegerede tog bestemt Afstand fra Benyttelsen af faste Radiotelegrafister om Bord og krævede, at alle Navigatører faar det fornødne Kendskab til Radiobetjening, medens det fra anden Side gjordes gældende, at det ikke kunde nytte, at der fra en Damper udsendes S.O.S., naar der ingen Telegrafist er om Bord, og Styrmanden, der har Radiobetjeningen, er paa Broen. Skibet kan da gaa under, selv om der er andre Skibe i Nærheden. De fleste Deltagere i Diskussionen var dog af den Mening, at Navigatørerne bør have Uddannelse i Betjeningen af Radioapparatet.

Man naaede imidlertid ikke til Ende med Drøftelsen af dette Spørgsmaal i Fredagsmødet, og Mødet om Lørdagen indlededes med et Foredrag om samme Sag af Navigationsdirektor *Neergaard*, der bl. a. udtalte, at Navigatørerne hurtig vilde kunne tilegne sig den nødvendige Færdighed i Betjeningen af Radiopejleapparater o. l. og pointerede, at man lige saa godt kunde gaa over til at Navigatørerne ombord betjene disse Apparater, idet de dog alligevel maa have et saadant Kendskab til disse, at de kan kontrollere dem, dersom de betjenes af Fagtelegrafisten. Hele Radiotjenestens ombord kan naturligvis udmærket godt udføres af Navigatører, som det ogsaa var fremsat fra anden Side, men i saa Fald maa man naturligvis have Antallet af disse ombord forøget, saaledes at det ikke gaar ud over Navigationssikkerheden, derved at de andre Styrsmænd bebyrdes med mere Arbejde. Man kommer under alle Omstændigheder ikke uden om, at Navigatøren som hidtil maa have Overledelsen ombord. Hvordan man saa skal ordne Radiobetjeningen, hører jo Fremtiden til.

Efter en længere Diskussion fremsattes følgende Forslag til Resolution:

»Under Henvisning til de paa Navigatørmødet i Gøteborg 1923 faldne Udtalelser, der lyder som følger:

Mødet udtaler, at det er en Livsinteresse for Navigatørerne at følge Udviklingen af den traadløse Telegrafi og Telefoni, samt at de nordiske Landes Navigatørforeninger bør i størst mulig Udstrækning samarbejde for at faa i Stand saa vidt muligt ensartede officielle Regler for Radioens Betjening ombord....

vil Kongressen desuden udtale, at Nødvendigheden af Radiouddannelsen af Navigatørerne gør sig mere og mere gældende.

Mødet opfordrer Kongresbestyrelsen og de respektive Organisationer til fortsat at arbejde paa Spørgsmaalet Løsning i angivne Retning.«

Og efter Anbefaling af Kaptajn Hagelberg fik denne Resolution enstemmig Tilslutning.

#### Stewarter og Kokke.

Kaptajn Michaelsen indledede dette Spørgsmaal med en indgaaende Omtale af Forholdene i Norge, der efter Foredragsholderens Opfattelse var værre end i de andre nordiske Lande, og sluttede med Forslag til Resolution:

»Hver Forening henvender sig til deres Lands Myndigheder med Anmodning om, at obligatorisk Uddannelse af Stewarter og Kokke fastsættes ved Lov.«

Efter at Kaptajn Hagelberg havde oplæst en Henvendelse fra »Dansk Hovmesterforening«, der gaar i samme Retning, vedtoges Resolutionen enstemmig.

#### Fribordsregler for Trælastfartøjer.

Forslag fra »The Joint Maritime Commission of the International Labour Organisation« om internationale Fribordsregler for Trælastfartøjer med Dækslast var derefter til Behandling. Kaptajn Tønnesen gav en Oversigt over det hidtidige Arbejde indenfor de forskellige Kommissioner og paa afholdte Kongresser, og kompletterede disse Oplysninger, hvoraf det fremgik, at ifølge Statistiken er trælastede Skibe ikke saa udsat for Havari som andre. Dette gælder dog naturligvis ikke Sejlskibe med tung Trælast, der jo ogsaa foregaar over de store Afstande og paa alle Aarstider, hvorfor man maa tage bestemt Afstand fra dybere Nedlastning af Skibe med saadan Last.

Kaptajnerne Jansén, Steenstrup og Hagelberg gav alle deres Tilslutning til Talerens Forslag, som fandt Udtryk i

(Fortsættes Side 596)

## SKIBSFORLIS I SIDSTE KVARTAL

Lloyds Registers of Shipping meddeler, at der i sidste Kvartal af 1924 forliste 84 Dampere og Motorskibe paa ialt 125,459 Br.-Tons og 40 Sejlskibe paa 26,180 Tons. I det foregaaende Kvartal forliste henholdsvis 58,089 Tons og 11,487 Tons.

121 Dampere og Motorskibe paa ialt 222,350 Tons og 20 Sejlskibe paa ialt 29,964 Tons huggedes op eller kondemneredes i Løbet af sidste Kvartal. Alt ialt udgik saaledes af Verdensflaaden henholdsvis 347,809 Tons og 56,144 Tons.

Procentvis for hvert Lands Flaade var Tabet for Dampere og Motorskibe for Italien 0,55 pCt. og Japan 0,54 pCt. Derefter følger Norge 0,45, Danmark 0,45,

Spanien 0,35, British Dominions og Sverige hver 0,24. De Forenede Stater 0,17, Tyskland 0,14, Storbritannien 0,11, Frankrig 0,09, Grækenland og Holland havde intet Skibstab.

Hvad Sejlskibene angaar, havde Grækenland det overraskende store Tab af 11,01 pCt. af sin Flaade. Derefter følger Sverige med 3,50 og British Dominions 2,05. De andre Lande havde: De Forenede Stater 1,26 pCt., Norge 0,82, Danmark 0,76, Spanien 0,37, Storbritannien 0,31, Frankrig 0,26 og Tyskland 0,17. Holland og Italien mistede intet Sejlskib i Kvartalet.

Oplysningerne omfatter ikke japanske Sejlskibe og heller ikke Skibe under 100 Tons.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 25. August 1925.

Ulen at gaa Sandheden for nær maa det erkendes, at Fragtmarkedet i Dag er lige saa elendigt og Udsigterne lige saa daarlige, som vi længe har været vant til og snart er fortrolige med. De enkelte Markeder, som engang imellem viser et lille Opsving, kan ikke holde Positionen, og der er saa mange Ting, som spiller ind — Ting, der ellers ikke blev regnet med eller i alt Fald var overskuelige. Kursen paa £ og \$ er en af Grundene og langtfra den uvæsentligste, og Kredit- og Pengeknapheden i de aller fleste Lande lægger sin klamme Haand paa alt Forretningsliv.

De udgaaende Laster er sløje, og det kan umuligt betale sig at gaa ud i Ballast til de Rater, som i Øjeblikket er gældende fra River Plate, Østen, Pacific eller Canada, og hvorvidt de oversøiske Markeder senere hen kan forsvare en Ballastrejse, kan ingen i Dag gaa ud fra, men 42/6d., 45/- fra Australien, 37/6d., 40/- Pacific eller 15 Cents Montreal maatte til Nød kunne gaa an, forudsat at Rejsen og Ekspeditionerne gaar godt, og de dyre Lossehavne undgaaes. Det gør en kolossal Forskel, om Lossehavnen bliver London, Hull, Manchester/Bristol Kanalen, eller om det bliver franske/belgiske og tildels hollandske eller tyske Havne, og Destinationen opgives jo ofte først i Suez, Gibraltar eller Kanalen.

Kul ud til det østlige Middelhav og Korn/Oliekager hjem er en Kombination, som mange Redere er gaaet ind for og burde kunne faa Glæde af; men der er ikke meget at give væk af til de nuværende Rater, og den mindste Forsinkel og en ufordelagtig Lossehavn spolerer let enhver nok saa nøjagtig og forsigtig Kalkulation.

Kornbefragtingerne fra River Plate og Montreal ligger stille, og de Afslutninger, som gøres for prompt Lastning, viser ingen Bedring. Kul fra Hampton Roads til River Plate og Italien er svagere, hvorimod Østen arbejder sig op og snart maa kunne opvise et livligere Marked og decideret højere Rater — specielt naar Pacific og Australien om kort Tid begynder at komme i Markedet for den nye Høst.

## TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen kan ikke blive bedre, ser det ud til; Laster er der ingen Mangel paa, men de er alle mere eller mindre daarlige, og Spørgsmaalet om Oplægning for de Baade, som hovedsagelig er henvist til Nord-Østersømarkedet, bliver mere og mere aktuelt.

Der er sluttet:

1,000 Fv. Pulpwood Brahestad/Rouen 37/6d.; 900 Fv. Wiborg/Rouen 36/6d.; 1,200 Fv. Kotka/Rouen 36/6d., Calais 35/6d., vistnok Re-Chartering, og 1,100 Fv. Props Kotka/Calais 35/-; 1,500 Fv. Props 1-2 Nordfinland/West Hartlepool 39/6d.; 1,000 Fv. 1-2 Midtfinland/West Hartlepool 38/-; 610 Stds. 2 Sydfinland/Grange-

mouth 36/-; 400 Stds. 2 Sölerhamns/Leith 37/6d.; 700 Stds. 2 Sydfinland/Dieppedale 36/6d.; 700 Stds. 1 Sydfinland/Caen, Sept./Okt., 37/-; 1,000 Stds. Kotka/London 39/6d., 600 Stds. Kotka/Hull 43/6d.; 550 Stds. Gefle/Hull 46/-; 765 Stds. Uleåborg/Cardiff 47/6d.; 2,000 Tons Söderhamns/Rouen 13 Kr., Vaadmase. 1-2 Wiborg/Alexandria noteres i 52/6d. nett terms, 1,200 Stds., og 1-2 Sydfinland/1-2 Sydafrika i 75/-, 80/- for 1,500 Stds., 3 svenske Havne/Sydney og/ell. Melbourne 90/-, 95/-, 1/1,500 Stds.

Hvidehavet har taget mange Baade for Sept. Lastning til bedre Rater, og op til 60/- er betalt for 700 Stds. Baade, og for Oktober er disse Befragtere i Markedet til højere Rater, end hvad der hidtil er dikteret.

Canada er ligeledes fast, men 65/- er vistnok det bedste, og der rapporteres yderst faa Afslutninger.

## KUL, KOKS ETC.

Dette Marked er meget vanskeligt og trevnt. 5/- er stadig Maksimum for ca. 22/2,500 Tonnere, og 4/9d. noteres for 3,000 Tonnere. Til Nykøbing F. er betalt 6/- for 1,200 T. En tysk 2,000 Tonner har faaet 7/9d. for Koks fra Garston, og 1,600 Tonner Humber/Aarhus 5/3d. Kul, 7/6d. Koks. London/København noterer ca. 7/- Koks; Vestkysten/København eller Helsingør 5/-, 5/3d. Kul. De faa Laster, som kommer i Markedet, bliver sluttet prompte, og nogen Bedring kan ikke ventes for ind i September.

Wear/Norrrköping byder 5/3d. for 3,000 Tonner, og Göteborg-Stockholm faar Tonnage til lignende Rater.

I Coasting noteres Tyne/Hoboken 2/3d., 2/4½d. fri Losning, Elbe 3/7½d., 1/-; Methil/Ghent 4/-, 500 T. a 1/-.

## MIDDELHAVET ETC.

Middelhavet. — Kulraterne er gaaet yderligere ned, og mange 5/7,000 Tonnere er sluttet til 7/1½d., 7/3d. til Vestitalien, Wales og Tyne Lastning, med 8/-, 8/1½d. for 5,000 Tonnere fra Glasgow og Forthet. Lasterne til Spanien/Frankrig etc. staar i samme Forhold, og til Øerne er betalt 8/6d., 8/3d. for 3/5,000 Tonnere.

Der er Overflod af Tonnage og faa Laster.

Hvad Udfragterne fra det vestlige Middelhav angaar, er der ingen Forandring, og det er stadig Sortehavet og Donau, som gør noget af Betydning. Sortehavsbefragterne er ret eneraadende og faar al den Tonnage, de vil have paa deres Betingelser og til uforandrede Rater; 13/- er gentagne Gange betalt for 4/5,000 Tonnere, Basis Continent een Laste-Losseplads, og ca. 6d. mindre for Baade op til 7,500 Tons. Donau/U.K.-Cont. er gjort til 16/6d., 17/6d. med Option Danmark 1/6d. mere.

Der er store Kvantiteter Trælast klar til Afskibning; men det lader til at være vanskeligt at faa Tonnage til Befragternes Noteringer: £10.10.0 Nordfrankrig, £14.10.0 U.K., £8.10.0 Vestitalien.



#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Nordamerika, Gulfen, Canada etc. — Wales/Montreal 3,000 Tonnere 7/3d., 7/6d. 1,000 Losning fri, Glasgow Lastning 7/3d. 1,000 Losning à 1/-, Wales/U.S.A. 7/6d. 1,000 fri, Swansea/Halifax 7/6d. 750 fri.

Cement Danmark/3-4 cubanske Havne kan slutes til 3½ Doll., og Cement Antwerp/Miami noteres i 2.60 Doll., Philadelphia 6/- f.i.o.

Korn fra Montreal, prompt Lastning, er stadig omkring 10 C. Continent, 14/15 C. Oktbr. Lastning, Philadelphia/Rotterdam Oliekager noteres i 15/16 C., og Hampton Roads/Rio 3.40 Doll., La Plata 3.75 Doll. Beaumont/Hamburg 6.75 Doll. Koks, og Gulfen/Syd Afrika er gjort til 135/-, Buenos Aires eller Rosario 152/6d. Vancouver/U.K.-Cont. Novbr. 32/6d.

#### SYD AMERIKA

Sydamerika. — Efter den voldsomme og alt for hurtige Nedgang i Kulraterne er Markedet fastere og stigende. Lower Ports eller Bahia Blanca betaler 14/-, 15/-, Rosario 16/6d., og der er ingen som helst Grund til at acceptere mindre. For at løbe Risikoen med det hjemgaende Marked var 18/-, 20/- ikke en Penny for meget.

Det hjemgaende Marked er forretningsløst, og Befragterne vil helst vente. Der er betalt 18/6d. for 4/5,000 Tonnere for prompt Lastning, men ogsaa væ-

sentlig mindre for større Baade. Til Skandinavien bydes ca. 22/- for 3/4,000 Tonnere, 3 Lossehavne.

#### ØSTEN

Østen. — Der gøres mere, og da Tonnagen i disse Farvande ikke er overvældende stor, regnes der med en snarlig Opgang. Fra Australien bydes ca. 36/6d. Decbr. og senere, men Rederne holder ud for betydelig mere, og nogen Forretning er endnu ikke kommet i Stand.

Mauritius/U.K.-Cont., Decbr., er sluttet til 26/3d., Calcutta ca. 27/6d. d.w. Septbr., og Sydafrika/U.K.-Cont. gøres stadig til 23/6d., 25/- Septbr./Novbr.

#### TIME CHARTER

Et Motorskib, 7,600 T., 6/8 Mdr. Pacific trade, Leve- ring og Tilbagelevering U.K., er sluttet til 5/-.

I transatlantisk Fart betales 3/7½d., 3/9d., og i vestindisk Fart er Raterne stadig ca. 1.25/1.35 Doll. for 3,000 Tonnere, 1 à 0.95 Doll. for 4/5,000 Tonnere, og ned til 0.75/0.70 Doll. for store Baade. Baade i europæisk Fart er værd: ca. 6/3d., 6/6d. for 12/1,500 Tonnere, ca. 4/6d., 4/9d. for 4,000 Tonnere og ca. 3/9d., 3/6d. for 5/7,000 Tonnere.

#### SEJLSKIBE

1,000 Stds. 2 svenske Havne/Adelaide er gjort à 85/-, og Hull/Santos er stadig i Markedet til 21/-, 22/- for Kul.

(Fortsættelse fra S. 594.)

nedestaaende Resolution. Bestyrer Skjervoll ønskede tilføjet Ønsket om, at man fik en nordisk Repræsentant i den ovennævnte Kommission, og Resolutionen fik derefter følgende Ordlyd:

I. Den 7. nordiske Navigatorkongres, som har drøftet det foreliggende Forslag til internationale Regler om en dybere Nedlastning af Skibe med let og tung Trælast udarbejdet af »The Joint Maritime Commission of the International Labour Organisation«, skal udtale:

Skibe, lastet med let Trælast og Dækslast, bør have Ret til at laste dybere end til Skibets almindelige Lastemærker.

Kongressen kan imidlertid ikke anbefale, at Skibe, lastet med tung Trælast, foreløbig faar Adgang til at laste dybere end til det almindelige Lastemærke.

II. Kongressen opfordrer sin Bestyrelse og de enkelte Foreninger til at sætte hele deres Autoritet ind paa at faa Navigatorerne repræsenteret i »The Joint Maritime Commission of the International Labour Organisation«.

Resolutionen, der derefter fik Tilslutning fra alle Sider, blev enstemmigt vedtaget.

#### Er en Bemandingslov nødvendig?

I Sverige er udarbejdet Forslag til en Bemandingslov, og Kaptajn Larsson gav en Oversigt herover. Efter Talerens Mening var det en Livssag for Navigatorerne i de nordiske Lande at faa indført en lempelig Bemandingsskala med Kvalifikationsbestemmelser, og foreslog en Resolution, der senere blev vedtaget.

Kaptajn Steenstrup: I Norge har vi jo allerede en Bemandingslov med Bemandingsskala, men vi har ingen Kvalifikationsbestemmelser. Det er en væsentlig Mangel ved Loven, hvorfor vi kan støtte den i Resolutionen fremsatte Udtalelse.

Kaptajn Hammar: Forholdene i Sverige er meget vanskelige, hvilket særlig viste sig under Sømandstrejken i Sverige, hvor nogle Skibe holdtes i Gang af Navigatorer og Maskinmestre alene. Det er en absolut Nødvendighed, at Kongressen udtaler sig i bestemte Vendinger om denne Sag.

Styrmand Gents: I Danmark har vi allerede rettet en Henvendelse til Myndighederne i den antydede Retning, og vi fra vor Side kan ganske tilslutte os Resolutionen.

Kaptajn Hagelberg mente at maatte fastslaa, at Kvalifikationsbestemmelserne er de vigtigste.

Kaptajn Jansén: I Finland har vi ingen Bemandingslov, men vort Skibstilsyn paaser ogsaa, at der ikke finder utilbørlige Forhold Sted paa dette Omraade. Har et Skibs lidt Mandskab, kan det standse af Søfartsinspektionen. Det er gaaet godt hidtil, og vi fra vor Side kan derfor ikke stemme for Resolutionen, men ønsker at forholde os passive.

Efter forskellige Udtalelser om de forskellige Landes Forhold fremsatte Kaptajn Larsson følgende Resolution:

»Kongressen, som atter har behandlet Bemandingssspørgsmaalet, udtaler sin oprigtige Beklagelse over, at dette Spørgsmaal endnu ikke har fundet en tilfredsstillende Løsning i de nordiske Lande og opfordrer Kongresbestyrelsen og de respektive Foreninger til med fuld Styrke at arbejde videre paa Spørgsmaalets Løsning.«

Resolutionen vedtoges med alle delegerede Stemmer, undtagen de finske Repræsentanter, der undlod at stemme.

#### Afslutning.

Dagsordenens Punkt 3: »Eventuelt«, lagde derefter Beslag paa de Delegerede i en Times Tid, idet man her drøftede en Del indre Forhold. Kaptajn Hagelberg erklærede derpaa Kongressens Møder for afsluttede, og rettede en speciel Tak til de mange Tilhørere, der i de tre Dage havde fulgt Forhandlingerne. Kaptajn Michaelsen udtalte de Delegeredes Tak til Dirigenten og hans Stedfortræder for den fortrinlige Ledelse af Forhandlingerne og motiverede et Leve for de to Dirigenter.

Om Aftenen samledes man til Festmiddag i Lange- linies Pavillon, og næste Gang, de nordiske Navigatorer mødes til Kongres, bliver det Finlands Skippbefalsforbund, der staar som Indbydere til at samles i deres Land.

*Wiltons*  
**ENGINEERING & SLIPWAY CO**  
SKIBSBYGGERE  
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE  
INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER  
REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDI. 120 TONS 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

# REGISTER

## TIL

# DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JULI 1924 — 30. JUNI 1925

---

Side

<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>			
<b>A</b> merikanske Erstatningskrav for tyske Skibssænkninger	116, 246	Dansk-amerikansk Overenskomst om Transport af Alkohol ..... 73, 136	
Arbejdstiden om Bord .....	275	Dom i et Hyrespørgsmaal .....	
Amerikas Skibsfart, Reorganisation af .....	361	Dansk-polsk Handels- og Skibsfartstraktat .....	
Afmærkning og Belysning af vaadiskende Fartøjer .....	381	Dansk Dampskibsrederiforening udtræder af Fællesrepræsentationen .....	
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		215	
Antwerpen, forhøjede Havnetakster ..	29	Dieselskibe, højere Amortisationsprocent .....	
Administrationsafgifter i Rotterdam .....	61	Drogden, fast Fyr ved det sydlige Indløb .....	
Afgifterne i Suezkanalen, Nedsættelse .....	61	Dobbeltbeskatningen, dansk-engelsk Overenskomst .....	
Aarsmøde, de mindre Sejlskibsrederier .....	71	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Afmærkning af Vrag, dansk-svensk Overenskomst .....	77	Danske Rederes Retsværn .....	3
Arbejdsforhold .....	91, 275, 295, 311, 329, 343, 363	Danmarks Handelsbalance 1924 .....	9
Antwerpen og Vandvejen Donau-Rhinen .....	93	Danmarks Handelsflaade i 1924 .....	41, 427
Amerikanske Love, modstridende .....	123	Dansk-engelsk Overenskomst om Lastelinjeregler .....	43
Annuleringsdato, Dom .....	126	Dobbeltbeskatningen af Skibsfarten .....	58, 343
Amerikas Redere og Skibsfarten .....	177	Dom i en Kasko-Forsikrings sag .....	60
Aktionærer og Aktionærer .....	191	Danzig, Trafikken i 1924 .....	72
Arbejdskonventioner, internationale .....	207	Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe .....	73
Anine, dansk Damper forsvundet .....	233, 261	Dansk-svensk Overenskomst om Afmærkning af Vrag ....	77
Arbejdslededsproblemet .....	259	Danmarks Skibsliste .....	107
Arbejdsforholdene paa engelske og tyske Værfter .....	345	Diplomatiet og vore Erhverv .....	108
Arbejdskommissionen og Skibsfarten .....	363	Dom i en Sag om Annuleringsdato .....	126
Amerikas Andel i Farten Nord-Sydamerika .....	443	Danzig laaner 1½ Mill. Pd. Sterling .....	141
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Dansk Sejlskibsrederis Fyens Kreds, Generalforsamling ..	160
<b>B</b> ehms Ekkolod .....	134	Dansk-norsk Dampskibsselskabs Generalforsamling ..	175, 191
Baltic & White Sea Conferencens Trælaskomité .....	163	Danske Sejlskibsrederes Protektionsklub .....	178, 382
Baltic & White Sea Conferencen og Kielerkanalen .....	183	D. F. D. S. og Færørutten .....	192
Børsusancer for Leningrad .....	251	Domme af stor Betydning for Skibsfarten .....	193, 213
Brandfarlige Oliekager fra Rumænien .....	281	Den danske Sømands Lod .....	243
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		Dania jubilerer .....	246
Bemandingsskala for norske Smaaskibe .....	141	Danzig, Trafikken paa .....	278
Buenos Aires, Havneadministrationen .....	285	Dansk Dampskibsrederiforening .....	297
»Back Letters« .....	312	Danmarks Skibsfart og Ungdommen .....	313
Baltic & White Sea Conferencen .....	384, 435	Dansk-lettisk Handels- og Skibsfartstraktat .....	346
Baltiska Mässen i Stockholm .....	420, 445	Dansk Sejlskibsreder-forening, Beretning for 1924 .....	398
Bugsering over 13,000 miles .....	421	Desertioner i New Orleans .....	424
Beskyttelse af Fiskeredskaber .....	443	Danske Rederes Ulykkesforsikrings-Forbund ..	424
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Danmarks Handelsflaades Størrelse ved Begyndelsen af 1925 .....	427
<b>C</b> ustoms of the Port .....	120	Dansk Dampskibsrederiforenings Responsa 1925 .....	437
Christiania Frihavn .....	408	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		<b>E</b> rhvervsministeriet, Oprettelse af et Søfartsdepartement	52, 231, 249, 260, 276, 291
Chargeurs Réunis i Driftsaaret 1923-24 .....	60	Englands Skibsbygningsindustri truet .....	56, 250
Canada følger U.S.A. i Immigrationsspørgsmaalet .....	123	Eksporsten af danske Landbrugsprodukter .....	295
Carriage of Goods Act by Sea 1924 .....	145	Emden og Rotterdam .....	177
Cif-Kontrakter og Middelhavstrafikken .....	147	Estlands Stats-Handelsflaade maa realiseres .....	210
Canadiske Statssubventions Følger .....	176	Estlands Udenrigshandel .....	330
Canada værger sig mod Mund- og Klovesygen .....	192, 314	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Czekoslovakisk Frizone i Hamburgs Havn .....	196	<b>F</b> ragtmarkedet, hvem demoraliserer det?.....	21
Cherbourg, Havneafgifter .....	285	Frihavne i Mexico .....	103
Chamber of Shipping Charter Forms .....	348, 365, 397	Fyr- og Vagervæsenets Overførelse til Erhvervsministeriet	52, 231, 249, 260, 276, 291
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Fri Lastning og Losning .....	278
<b>D</b> anske Sejlskibsredere, deres Kaar .....	3, 147	Fragtens Ejer ogsaa Skibets Ejer .....	310
Danske Sejlskibsredere, Protection Club .....	8	Finsk Amerika Linje .....	326
Danske Rederes Ulykkesforsikrings-Forbund .....	9	Frihavsspørgsmaalet i Stockholm .....	327
Dansk Sejlskibsrederiforenings Aarsgeneralforsamling 23, 41, 72	53, 195	Fyr, ved sydl. Indløb til Drogden .....	357
Danmark og Sovjet Rusland .....	53, 195	Frihavn i Christiania .....	408
Danske Sejlskibsrederes Ulykkesforsikring .....	67	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
		Forhøjede svenske Havne- og Lodstakster .....	13
		Forurening af Kystfarvande med Olie .....	96, 176

REGISTER TIL DANSK SØFARTS TIDENDE

	Side		Side
Fosfat- og Svovlskisfragterne .....	97	<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>	
Faste Fyr i Flintrenden .....	127	<b>J</b> ernskibsværfter, 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	<b>K</b> rængningsprøve og Trælastelinje .....	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
Fiskereds kabler, Beskyttelse af .....	443	Kasko-Forsikrings sag, Dom .....	60
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>		København, Shipping Boards nordeuropæiske Sæde .....	129
<b>G</b> öteborg, 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 Stinnes« .....	229
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Kranafigter i Neapel .....	365
<b>H</b> avneafgifter, 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	<b>L</b> astelinjereglerne, dansk-engelske Forhandlinger. ....	27, 131
Hague Reglerne .....	105	Londons Havn, Tømmerlosning .....	59
Handelsflaadens Bruttoindtægter i 1923, den svenske .....	133	Luftkrig og Folkeret .....	70
Hysespørgsmaalet, Dom .....	153	Lavalder for Kullæmpere og Fyrbødere .....	74
Handels- og Skibsfartstraktat, dansk-polsk .....	164	Lavalder for Børns Arbejde til Søs .....	91
Helsingørs 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 omrindes .....	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>	
Helsingørs Havn .....	39, 58	Leningrad, Vintersejladens 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	<b>M</b> indesmærket for krigsforliste Sømand .....	67, 69, 212
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>		Mexico, Aabning af Frihavne .....	103
<b>I</b> smeldingstjeneste, tysk .....	233	Merchant Marine Act § 28 .....	132, 297, 379
Ismeldingstjeneste ved Finland pr. Radio .....	244	Maskinmesteren og »Maskinmesteren« .....	163
Isbryderen »Isbjørn« fik ikke Bjergeløn .....	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. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Internationale Konventioners Ratifikation .....	92, 207	Mersina, projekteret moderne Havn .....	77
Indløbet til Svendborgsund .....	97	Mærkning af Varer, Rederens Ansvar .....	97
Immigrationsloven, Canada følger U.S.A. ....	123	Merchant Marine Act § 28 .....	108, 124, 165, 363
Italienske Havnetakster forhøjede .....	124	Modstridende amerikanske Love .....	123
Isbryderhjælp i Leningrad .....	192	Minefaren i den Finske Bugt .....	232, 421, 435
International Skibsfartskonference .....	327	Maximums-Fragtrater mellem England og Sydafrika .....	262
Industrial Workers of the World .....	344	Mexico og den udenrigske Skibsfart .....	295
Italiensk-russisk Handels- og Transportselskab .....	382		
Indvandringen til Australien .....	383		
Isfaren og Patrouilletjenesten i Nordatlantehavet .....	405		



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
		Reierstieq-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
Navigatører, 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
		Sejlskibssuddannelsen, 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 Konkurrenceedygtighed .....	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. Juli—31. December 1924.</i>			
Protection Club, danske Sejlskibsrederes .....	8	<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>	
Portugal, Dekret om Guldtoled .....	58	Skibspriser i sidste Kvartal 1924 .....	4
Provinshavnene .....	115, 117, 307, 375	Sveriges udenrigske Skibsfart .....	9, 443
Pitwood Charter, nyt .....	155	Svenske Havne- og Lodstakster forhøjede.....	13, 29
Portugal, Lodstakster .....	186, 227	Skibsfarten paa Hvidehavshavnene .....	13
Portugal, Retaliation overfor opskruede portugisiske Takster .....	243	Skibsfarten paa Rusland .....	13
Portugal, nye Restriktioner i Lissabons Havn .....	308	Skibsmaaling i Finland .....	13
		Selvhævdelse og Raamaterialer .....	23
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>			
Petrovskaja-Værftet i Reval .....	57	Spanske Toldforhold, Bedring i .....	24, 264
Portugal, Ladningsafgifter i Lissabon .....	58	Stormvarsler og Vejrmedlinger fra Met. Institut.....	26
Provinshavnene .....	91, 327	Sejlskibsfarten i 1924 .....	27
Portugal, Omsætningskat .....	145	Statslaan til svenske Rederier .....	29
Panamakanal-Afgifterne forhøjes .....	160, 296	Sejlskibenes Takstforhøjelser .....	42
Protection Club, international .....	296	Sejl — Motor — Rotor .....	56
Public Vessels' Act 1925 .....	387	Statsflaaderne, Tabene paa U.S.A.'s Flaade.....	57, 125, 192
		Statsstøtte til tyske Værfter .....	60
<i>Register for Perioden 1. Juli—31. December 1924.</i>			
Rationering og Kreditindskrænkning .....	85	Suezkanalen, Nedsættelse af Afgiften .....	61
Rømning i U. S. A. .....	101	Sejlskibsrederierne, de mindre, Aarsmøde .....	71, 73
Rene Konnossementer mod Skadesløsbreve .....	105, 196	Sveriges Sejlskibsforening .....	74
Russiske Havne, Forholdene i .....	166	Sejlskibssuddannelsen, er den nødvendig?.....	94, 109, 141
Russiske Skibsbygningsplaner .....	185, 281	Skibstilsynet, de norske Skibe skal selv betale det.....	95
Russisk Sejlskibsudvikling .....	216	Svendborgsund, Indløbet til .....	97
Russiske Skibsfartsrestriktioner .....	261	Sejlskibene, er der en Fremtid for dem?.....	98
Rotorskibet .....	309, 328	Synkefrit Skib .....	109
Rømninger i Hamburg, Rederne gøres ansvarlige .....	313	Statsdrift af Skibe, kan den betale sig? 125, 139, 143, 259, 312	
Responsa i Skibsfartssager .....	375	Scanfin Certepartiet, det nye .....	126, 159
		Statshandelsflaaderne realiseres .....	143, 210, 215, 347
<i>Register for Perioden 1. Januar—30. Juni 1925.</i>			
Rusland, Sejlskibet paa .....	13, 381, 396	Suezkanalen, Trafikken i 1924.....	144
Rouen, Nedsættelse af Takster .....	24	Skibsfarten paa Bordeaux i 1924.....	145
Rotorskibe .....	56, 162, 178	Skibsfarten paa Marseille i 1924 .....	149
Rotterdam, Administrationsafgifter .....	61	Statsisbryderen, den nye .....	175, 207, 208, 228, 419
Ruslands Skibsfart i 1924 .....	77	Santos, Last- og Losseforhold .....	195
Ratifikation af internationale Konventioner .....	92	Skibstilsynet, Forslag om .....	207, 243
Rederens Ansvar ved forkert Mærkning af Varer.....	97	Skibsfarts- og Skibsbygningskongres i Abo.....	210
Realisation af Statsflaaderne .....	143, 210, 215	Subvention til Ruten Danzig-Stockholm .....	215
Reval, Skibsfarten paa .....	217	Skibsfarten paa Reval .....	217
Revision af Skibstilsynet .....	243	Stuvningstakster i Sverige .....	231
Registrering af udenlandske Dampskibsselskaber i Rusland .....	369	Skibsfarten paa Lissabon .....	232
Russisk Befragtning .....	381	Schelde uddybes .....	232
		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
		Sovjethavnens 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
»Thors 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		

## STATSDRIFTEN I AUSTRALIEN SKAL FORTSÆTTES

Da det ikke er lykkedes at faa Commonwealth Linjens Skibe, der i Foraaret var udbudt til Salg, solgt, er den australske Regering nu nødsaget til at træffe en Beslutning med Hensyn til Linjens fremtidige Skæbne. Skønt Situationen stadig er bleven værre som Følge af regelmæssigt tilbagevendende Arbejdsstridigheder og Strejker, og Forbundene synes tilbøjelige til særligt at falde over Commonwealth Lin-

jens Skibe, forlyder det nu, at Regeringen har besluttet sig til at fortsætte Driften af Linjen. Den agter ad Lovgivningsvejen at søge at gøre Ende paa de saa ødelæggende Arbejdsstandsninger og haaber herved at tilvejebringe Ro og skabe Respekt for Voldgiftsdomstolenes Kendelser.

Gammel og uøkonomisk Tonnage skal imidlertid sælges og om fornødent erstattes med moderne Skibe.

## NY HAVN VED SANTOS?

Som Følge af de overordentlig vanskelige Forhold i Santos har man dér rejst en Bevægelse for at formaa Forbundsregeringen til at give Koncession, med Garanti for Forrentning paa Bygning af en Havn ved Sao Sebastiao samt paa en Jernbane derfra til Sao Paulo, idet det nemlig saafremt der ikke indtræder en stærk Nedgang i Importen ingen Sandsynlighed er for, at Forholdene i Sao Paulos' Havn bliver bedre.

Ifølge den officielle Statistik for Perioden fra 28. September 1924 til 7. Juni i Aar (232 Arbejdsdage) transporterede Jernbanerne 6,087 Tons om Dagen, hvilket er en Rekord-Præstation og Maksimum for Jernbanernes Ydeevne. I den nævnte Periode steg Mængden af Varer, der laa i Santos ventende paa at blive transporteret, fra 113,595 Tons til 199,939 Tons. I 1913 udlossedes der i Santos ialt 1,533,654 Tons Varer, hvilket indtil i Aar har været en Rekord, men i Løbet af de første 6 Maaneder af 1925 blev der i Santos udskibet ikke mindre end 1,010,532 Tons Varer, saaledes at Rekordtallet fra 1913 antagelig vil blive langt overgaaet i Aar.

## MOTOR-REDNINGSBAADE PAA PASSAGERSKIBE

Board of Trade har paa Foranledning af Handels-skibsfartens raadgivende Udvalg (Merchant Shipping Advisory Committee), der bestaar af Repræsentanter for alle Skibsfarten vedrørende Interesser vedtaget, at en Redningsbaad udstyret med Skrue, der drives ved Haandkraft, kan akcepteres i Stedet for en Motor-Redningsbaad.

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

**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 OG ASSURANCE-AGENTER

## SØ- OG HANDELSRETSDOM

Den 6. August 1925 blev Retten sat af Rettens Vice-præsident, Kühl, og Retsmedlemmerne, Kommandør Schultz og Kaptajn Berentzen i Overværelse af Sekretær Krogh, og i offentligt Retsmøde foretoges:

S.P.S. Nr. 10/1925 Anklagemagten mod Kaptajn Charles P. Chr. Ravn.

Der afsagdes følgende Dom:

Under nærværende i Henhold til Københavns Politikammers Anklageskrift af 31. Juli 1925 anlagte Sag tiltales Fører af S/S »Hafnia« af København Charles Peter Christian Ravn, født den 25. Oktober 1873 i København, boende Randersgade 25<sup>a</sup> her i Staden, til Strafs Lidelse for Overtrædelse af Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 § 11, jfr. § 43 i Anledning af, at S/S »Hafnia«, medens den henlaa i North Blyth Havn i Begyndelsen af Maj 1925, har været nedlastet 3 Tommer dybere, end det Skibet tildelte Fribord tillader.

Da Tiltalte har erkendt det paasigtede Forhold, vil han i Medfør af den nævnte Lovbestemmelse være at anse med en Statskassen tilfaldende Bøde stor 200 Kr. samt have at betale denne Sags Omkostninger.

Thi kendes for Ret:

Tiltalte Skibsfører Charles Peter Christian Ravn bør inden 14 Dage fra denne Doms Afsigelse bøde 200 Kr. til Statskassen samt betale Sagens Omkostninger.

Kühl.

J. Schultz. P. A. Berentzen.

Retten hævet.

Kühl.

M. Krogh.

## Dansk Sømandsliv.

Næste Bind af Julius Clausens og P. Fr. Rists »Memoirer og Breve« vil indeholde den for nogen Tid siden afdøde Fiskeriinspektør, Kaptajn Søllings efterladte Optegnelser, der vil fremkomme under Titlen »Dansk Sømandsliv«.

**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

**GINO & EGIDIO SALVAGNO**  
 Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870  
 SKIBSMÆGLERE  
 DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE  
 ASSURANCE-AGENTER



## RUSSISKE SKIBSBYGNINGSPLANER

Det russiske Arbejds- og Forsvarsraad har nylig approberet et Forslag om Bygning af ny Tonnage i næste Finansaar, begyndende 1. Oktober 1925, og bevilget 20 Millioner Rubler til Gennemførelsen af Programmet. Ordrerne paa de nye Skibe overdrages følgende Værfter:

Leningrad Skibsbygningstrust skal bygge 4 Dampere bestemte til Transport af Trælast, hver paa 3,450 Tons, 3 Motorskibe med Køleanlæg paa 2,750 Tons hver, 2 Post- og Passager-Motorskibe paa 1,870 Tons hver og 6 Bugserbaade paa 600 H.K. hver.

Nicolaieff-Værftet skal bygge 2 Motor-Tankbaade

paa 11,000 Tons hver, 2 Motor-Tankbaade paa 2,200 Tons hver og 2 kombineret Passager- og Fragt-Motorbaade paa 800 Tons hver.

Sebastopol-Værftet skal bygge en Tømmerdamper paa 3,450 Tons og 2 Motorskibe paa 900 Tons hver; paa Statsværftet Gomzi i Sydrusland skal der bygges en Motor-Tankbaad paa 5,650 Tons til Fart paa det Kaspiske Hav og 4 andre Tankbaade paa 3,900 Tons hver.

André Marty-Værftet i Odessa skal bygge to Motorlægtre paa 90 Tons hver.

### DEN OPLAGTE TONNAGE

Den 15. Juli var der i franske Havne oplagt ialt 301,059 Tons mod 264,366 Tons den 15. April. Af Rutebaade var der den 15. Juli oplagt 5 med en samlet Tonnage af 22,453 Tons og af Fragtskibe 140 med en Tonnage af 278,605 Tons, medens de tilsvarende Tal den 15. April var 4 med 11,925 Tons og 148 med 252,414 Tons.

I Norge andrager den oplagte Tonnage for Øjeblikket 27 Damp- og Motorskibe med en samlet Tonnage af 50,635 Tons d.w. og 13 Sejl- og Motorskibe med en samlet Tonnage af 16,365 Tons d.w. eller ialt 40 Skibe med en Tonnage af 67,000 Tons d.w. mod 27 Skibe med en samlet Tonnage af 45,450 Tons d.w. den 1. Januar 1925.

### Den oplagte Tonnage i Danmark.

I Danmark andrager den oplagte Tonnage i Øjeblikket 15 Dampskibe med en samlet Tonnage af 23,372 Tons. Udsigterne er imidlertid meget mørke, og efter hvad vi erfarer, har Rederne opsagt yderligere en Del af Besætningerne, saaledes at de ovennævnte Tal alle-

rede i Løbet af en Uges Tid eller to beklageligvis formentlig vil være betydeligt højere.

Hertil kommer saa, at langt den største Del af den danske Sejlskibstonnage vil blive oplagt fra næste Uge, saafremt den truende Konflikt bliver til Virkelighed, hvilket der jo desværre er overvejende Sandsynlighed for.

### Jubilæum.

Torsdag den 3. September kan Kaptajn A. Harsbo, Aalborg, fejre 25 Aars Jubilæum som Skibsfører, idet han den 3. September 1900 overtog sit første Skib.

Kaptajn Harsbo forestod i 1912 for Skibsmægler Knakkegaard, Nykøbing M., Bygning af Danmarks første Motorskib 3-m. Motorskonnert »Kvik«, som han selv førte. Denne efterfulgtes senere af »Hjalmar Sørensen«, »A. H. Skade« og flere, der dannede Grundlag for den senere danske Standardtype af Motorskonnenter.

Senere var Kaptajn Harsbo ansat ved R/S »Limfjorden« indtil dettes Likvidation og var blandt andet Fører af Barken »Bonovento«, der brændte ved Ceylon 1918, hvor Besætningen var i Baadene i 5 Døgn, tildels uden Vand, indtil den optoges af en engelsk Damp.

Kaptajnen er nu ansat som Skibsinsektor i Dampskibsselskabet »Uranus«, Sundby & Rødseth, Aalborg.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

**NATIONAL**

KØBENHAVN · GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507 · Telegram-Adr.: »NATION«

TEGNER

**SØ- & TRANSPORT-  
FORSIKRINGER**

*Øvrigt overtages alle Arter Forsikringer til de  
billigst mulige Præmier*

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

AKTIESELSKABET

**FRICHS**  
AARHUS



DAMPKEDLER/DAMPMASKINER

DIESELMOTORER

RAAOLIEMOTORER

for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030

**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.

DEN ANERKENDTE  
**ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION**  
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:  
Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40  
KØBENHAVN

**J. CHR. PETERSENS  
PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 248 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## Provinsværfterne.

Et Par af Provinsens Værfter, Odense og Nakskov, har for Tiden store Nybygninger paa Stabelen, væsentligst Motorskibe til Norge.

Paa Svendborg Skibsværft har man ogsaa i den senere Tid haft godt at bestille, oplyser Direktør *Fisker Andersen*.

— I Øjeblikket, siger Direktøren, har vi liggende »Lexa Mærsk« og en stor Damp »Maj«. Og netop i Dag har vi faaet en anden Damp »Fylla«, fra samme Rederi som »Maj«. Endelig faar vi nu Dampfærgerne »Dagmar« til Reparation.

Naar lige undtages »Mulcra«, som bliver færdig i de nærmeste Dage, er det Reparationer, vi har, fordi der for Tiden næsten udelukkende er Marked for Stortonnage. Og Stortonnage er vi jo ikke indstillet paa at levere.

Derimod er vi godt med paa Reparationsarbejderne, som i Øjeblikket er i Opsving.

## Bjergelønnen blev nedsat.

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i følgende Bjergningssag:

Den 24. December 1924 led m.s. »Asta« af Aalborg, paa Rejse fra Hamborg til Thisted med Korn, Havari i Østersøen, og da Besætningen mente, der var Fare paa Færde, forlod den Skibet. Dagen efter blev dette bjerget af m.s. »Delfin« af Mariager og m.s. »Ebba« af Hamborg og af disse i Fællesskab indslæbt til Sønderborg. Bjergerne gjorde derefter Krav paa Bjergeløn. Værdien af Skib og Last tilsammen beløb sig efter Bjergningen til ca. 80,000 Kr.

Forsikringsselskaberne »Danske Lloyd« og »Svendborg« tilbød Bjergerne 12,000 Kr., medens Bjergerne forlangte 75 pCt. af Værdien, altsaa ca. 60,000 Kr. Trods alle Forhandlinger gik Sagen til sidst til Sø- og Handelsretten, som tilkendte Bjergerne 12,500 Kr. i Bjergeløn, idet man maatte se hen til to Ting: 1) Skibet var forladt af Besætningen, men 2) Bjergningen var ikke særlig vanskelig.

Forsikringsselskabet »Svendborg«s Andel i Bjergelønnen er den ene Fjerdedel; Resten udredes af »Danske Lloyd«.

## Den norske Amerikalinjes Turistrejser.

Den norske Amerikalinjes Damp »Stavangerfjord«s Turistrejse til Nordkap har været en saadan Succes, at Selskabet, efter hvad der forlyder, vil fortsætte med Turistrejser langs Kysten.

## Stabelafløbning.

Forrige Tirsdag skulde der have været Stabelafløbning paa Staalskibsværftet i Odense, idet Værftets 20. Skib, et 8,000 Tons Dieselmotorskib, da skulde være løbet af Stabelen.

Det smukke Skib blev ved en lille Højtidelighed døbt

»Nikoline Mærsk«, men da det derpaa skulde sættes i Vandet, vilde Skibet ikke glide.

Det var den stærke Varme, der lagde Stabelafløbningen Hindringer i Vejen, idet de store Masser af Talg, hvormed det Træværk, Skibet skulde glide ned ad, var smurt, var smeltet i Solen og havde suget sig ind i Træet, saaledes at det var en Umulighed at faa Skibet til at løbe.

Der var derefter ikke andet at gøre end løfte det store Skib op igen og smøre Træværket ind paany, og Tirsdag den 18. ds. løb Skibet derefter af Stabelen.

## Femmasteren »København« hjemme.

»Østasiatisk Kompagni«s Skoleskib »København« lagde Lørdag Eftermiddags Klokken 3½ ind ved Frihavens Midtermole.

Skibet har sidst været i Hamborg, hvor det har losset en Del Træ og Copra og medførte ved sin Ankomst hertil kun ca. 1,500 Tons Stykgods fra Singapore.

»København«, der stadig føres af Kaptajn *Mortensen*, gik paa sin sidste Udrejse den 1. Marts i Aar fra London i Ballast via Middelhavet og Suezkanalen til Bangkok (Menam-Floden) og derfra til Singapore, hvortil den ankom den 21. Maj. Paa Hjemturen gik Skibet Syd paa ned i det indiske Hav for at faa Passaten og har haft en god Hjemrejse via Suezkanalen.

»København« skal nu først i Dok og gaar derefter om en Ugestid til Danzig, hvor den skal indlade Træ, som er ført dertil fra Finland. Rejsen gaar derfra til Sydney i Australien.

## Flaskepost fra to Sømænd.

Mandskabet paa et mindre Fartøj ved den norske Kyst fandt for nogle Dage siden en Flaske flydende i Skærgaarden. Flasken viste sig at indeholde en Anmodning fra en svensk Kaptajn *Jonsson*, Fører af Sejlskibet »Maria«, om at komme ham og en Ungmand fra Skibet til Hjælp. De havde bjerget sig i Land paa en ubeboet Ø, antagelig en Fugleø, vest for Orkney Øerne. Fundet blev indberettet til de svenske Myndigheder, der har taget sig af Sagen.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. AUGUST 1925

London .....	20,20	Madrid .....	60,15
New York .....	417,00	Amsterdam .....	168,10
Berlin .....	99,10	Stockholm .....	111,90
Paris .....	19,65	Oslo .....	79,65
Antwerpen .....	19,00	Helsingfors .....	10,52
Zürich .....	80,80	Prag .....	12,58
Rom .....	15,85	Wien .....	58,75

OVERSÆTTELSER  
TIL OG FRA ENGELSK

*F. Seifert*

KGL. AUT. TRANSLATØR OG TOLK

HOLLÆNDERYBET 27, KØBENHAVN. Telf. Am. 3406 V

*Passager Damper!*

Ca. 800 TÆPPER  
er billig til Salg

ab. Frihavnen, beliggende Gitterskur 6.

## POSITIONSLISTE PR. 24. AUGUST 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Berhstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 21.8.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
m.s. *Afrika*, Svarre, ank. København 22.8.  
s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Quebec 20.8.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Archangelsk 19.8.  
s.s. *Alderney*, pass. København 25.8. p. R. t. Rotterdam.  
s.s. *Alexandra*, Holm, ank. Esbjerg 27.7.  
s.s. *Alf*, Clausen, ank. København 21.8.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 23.8.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Skutskär 18.8.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. San Pedro 23.8.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. San Francisco 19.8.  
s.s. *Arabien*, Harder, afg. St. Thomas 20.8. til Pacifik Kysten.  
s.s. *Argentina*, Wenck, i Dok i København siden 8.8.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 11.8.

## B

s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Barry 18.8. til St. Vincent.  
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Suez 22.8. til Singapore.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Terneuzen 20.8.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Kiel 30.7.  
m.s. *Australien*, Møller, afg. Singapore 22.8. til Hongkong.  
m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 21.8. til Methil.  
s.s. *Axel*, Magleby, afg. Hook of Holland 24.8. til København.  
s.s. *Banka*, Juel Hansen, ank. Sønderborg 21.9.  
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Aalborg 7.8.  
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Jacksonville 17.8.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. København 24.8. til Leith.  
s.s. *Benedikt*, Falken, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Rotterdam 22.8.

LONDON

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

## 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 .....	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 & 2071  
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.

## 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

LONDON

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

Telefoner {Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## FILIALER:

GRIMSBY

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
7 Chapel Street .... Liverpool  
1 Cannon Street .... Birmingham  
24 Charles Street .... Bradford  
»York House» 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALSSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend» & »News, Sunderland»

### Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og 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: »Vommehrens»

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



s.s. *Birgit*, Bang, afg. Frederikshavn 19.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Savanah 8.8. til London.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, Immingham ank. 22.8.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Leningrad 12.8.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Portland Or 15.8. til Australien.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 22.8.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. London 23.8. til København.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Rutefart København-Leith-Færøerne-Island.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Casablanca 24.8.  
 s.s. *Brasilien*, ank. Philadelphia 20.8.  
 s.s. *Bratlingsborg*, Larsen, afg. Philadelphia 14.8.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Aarhus 24.8.  
 s.s. *Bretland*, Larsen, ank. København 23.8.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Rio de Janeiro 20.8.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Antwerpen 6.8. til Miami.  
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Boness 21.8.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Rosario 21.8. til Buenos Aires.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerpen 23.8. til Tanger.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Vancouver 18.8. til Honolulu.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. København 25.8.  
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, afg. Norfolk 23.8.  
 s.s. *Cimbria*, Svann, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Ghent 23.8.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Alexandria 20.8.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Kotka 14.8.

## D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.) Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Kotka 15.8. til Savona.  
 s.s. *Danefjell*, Christoffersen, afg. Libau 22.8. til Bjørkø.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, afg. Gibraltar 7.8. til London.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Ivigtut 17.8.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Terneuzen 24.8.  
 s.s. *Danery*, Voss, pass. Skagen 23.8. p. R. t. Glasgow.  
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Philadelphia 22.8.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Cotan 19.8.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Christianssand 18.8. til Portland.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i Exportfart, afg. Newcastle 24.8. til København.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Drogden*, Hansen, afg. Antwerpen 23.8.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin*, Krogh, ank. Aarhus 21.8.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Jakobsstad 20.8.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Manchester 25.8. til Liverpool.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Kotka 22.8.  
 s.s. *Ella*, Boustrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Blyth 21.8.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Porto Empedolce 20.8.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. København 20.8.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Odense 20.8. til Piteå.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Havanna 10.8.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Kemi 17.8. til London.  
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 29.7.  
 s.s. *Erik B.* Jørgensen, afg. Leith 22.8. til Korsør.

s.s. *Erik Boye*, ank. Kotka 16.8.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Bure 15.8. til Poole.  
 s.s. *Esberr Snare*, Dreyer, oplagt i Esbjerg siden 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. Walkom 21.8.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Brahestad 20.8.  
 s.s. *Estonia*, Christensen, pass. København 23.8. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København siden 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-Sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. Bankok 22.8.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Leningrad 20.8. til W. Hartlepool.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Esbjerg 24. 8. til Frederikshavn for Dokning.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 22.8.  
 s.s. *Flora*, Andersen, ank. Esbjerg 24.8.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. København 22.8. til Wales.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Prowle 23.8.  
 s.s. *Frankrig*, Parker, ank. Archangelsk 9.8.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Vilsen 21.8.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Leningrad 23.8. til Rotterdam.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 18.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. San Miguel 20.8.  
 s.s. *Frejr*, Nikolaisen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Danzig 14.8.  
 s.s. *Frigga*, Larsen, afg. Leith 24.8. til Esbjerg.  
 s.s. *Frode*, Kajs, ank. København 23.8.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautalyr*, Nielsen, afg. Ivigtut 17.8. til København.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, afg. London 24.8. til Helsingør.  
 s.s. *Gorm*, afg. Montreal 19.8. til København.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. London 22.8.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, afg. Ghent 22.8.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Aalborg 16.8.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. København 8.8.  
 s.s. *Halfdan*, Orbech, afg. Reval 24.8. til København.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Gamla Karleby 23.8.  
 s.s. *Hamlet*, Schou, ank. Nykøbing F. 22.8.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, pass. København 21.8.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Exportfart, ank. København 20.8.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Bristol 21.8.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.8.  
 s.s. *Hengest*, Ingeman Andersen, oplagt i København siden 21.4.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Sevilla 21.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 24.8. til Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Memel 23.8.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. København 17.8.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, i Exportfart, ank. Hull 22.8.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. København 14.8. til Ivigtut.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Aalborg 9.8.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Mobile 20.8. til La Plata.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Kotka 24.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Immingham 24.8.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Nuevitas 23.8.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 24.8. til Memel.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Leningrad 20.8. til Bordeaux.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Hamburg 20.8.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Walton N. S. 21.8.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Cardiff 18.8.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. København 23.8. p.R. t. Mollersvik.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Terceira 10.8.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Perim 17.8. til Colombo.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. København 23.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Ardrossan 20.8. til Archangel.  
 s.s. *Kalo*, Andresen, ank. W. Hartlepool 20.8.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 24.8. til Libau.  
 s.s. *Kentucky*, i Dok i Helsingør siden 15.8.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Nauru 19.8. til Europa.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Korsør 22.8.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 24.7.

## SKIBS, PROVIANTERINGS, HANDLERE

**København:**

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.  
 Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24.

**Aarhus:**

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

**Esbjerg:**

H. F. Nielsen, Strandbygade 18.  
 Th. Thygesen Kirkegade 7.

**Frederikshavn:**

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.  
 P. Saxbergs Eff. f., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr.-Adr. Saxberg.

**Helsingør:**

K. F. Marstrands Eff.

**Vejle:**

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

**JONATHAN MAY & SØNNER**

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.  
 DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG  
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-  
 UDRUSTNING

PHILADELPHIA

**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*

MONTREAL

**DOMINION SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE: 14, PLACE ROYALE  
 "DOUBLEDECK" MONTREAL, CANADA

NEW YORK

MONTREAL

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

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART Telegram-Adresse: MORDEY Telegram-Adresse: SHEARMAN Telegram-Adresse: SHEARMAN  
 CARDIFF NEWPORT BARRY AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

*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.

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.  
 Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHEL***Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter*

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

BO'NESS

Telefon: London, Avenue 6746 & Cardiff 4625-4626  
 Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-Londone« & »Tuckerillo-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

LIG OVERFOR DOCK-PORTENE

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.: »Steam« · Telefon: 59 &amp; 189, Privat 59 a

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 &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, afg. Immingham 21.8. til Esbjerg.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. New Orleans 21.8.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, pass. Kieler Kanal 22.8. p. R. t. London.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Leningrad 12.8.  
 m.s. *København*, Mortensen, ank. København 22.8.

## L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Oran 21.8.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Sundsvall 23.8.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Oran 19.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutegart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Christensen, afg. Cherbourg 16.8. til New York.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Wasklot 16.8.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 31.7. til Buenos Aires.  
 m.s. *Lynetten*, Godtfredsen, ank. Vannes 19.8.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Pallice 22.8. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Heide, i Dok i København siden 22.8.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 21.8.  
 m.s. *Malini*, Christiansen, afg. Suez 4.8. til Singapore.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Raumo 17.8.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, henligger i Esbjerg som Reserve-skib.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Tappila 20.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. St. Nazaire 22.8.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Rotterdam 13.8.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Antwerpen 13.8. til Philadelphia.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Trångsund 20.8.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Genua 24.8. til Livorno.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Island 22.8.  
 s.s. *Meen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Bjørkø 18.8.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Uleåborg 15.8. til Kings Lynn.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. København 22.8.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. København 18.8. til Wales.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.7.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Bandholm 21.8.  
 s.s. *Norman Isles*, afg. Hook of Holland 22.8. til Alexandria.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, ank. København 26.7.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Lissabon 22.8. til København.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 14.8. til New York.

## P

s.s. *P. Madsen*, ank. Nyborg 23.8.  
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Jakobsstad 22.8.  
 s.s. *Pacific*, Matthiesen, afg. Macassar 21.8. til Colombo.  
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Toerefors 22.8.  
 m.s. *Panama*, Hjerrum, pass. Cap Finisterre 20.8.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 16.8.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Macuabscove 20.8. til Newport News.  
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. New Orleans 21.8.  
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Canal 17.8.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Kieler Kanal 24.8. p. R. t. London.

## R

s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Antwerp 20.8. til Bangkok.  
 s.s. *Rhone*, Ingeman Andersen, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, afg. Pernau 18.8. til Leith.

s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. Sandvik 18.8.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 13.8.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Dok i København siden 17.8.

## S

s.s. *Saga*, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 18.8. til Nyborg.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Riga 24.8.  
 m.s. *Selandia*, Himmelstrup, afg. Nørre Sundby 22.8. til Hamburg.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. København 24.8. p. R. t. Lüderitz S. W. Afrika.  
 m.s. *Siam*, Rasmussen, ank. Göteborg 22.8.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, an. Kramfors 21.8.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Freemantle 13.8.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Auckland 20.8. til Callao.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Esbjerg 23.8.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Dunkerque 18.8.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Burntisland 22.8.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Kotka 20.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Korsør 20.8.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, pass. Holtenu 23.8.  
 s.s. *Skinfæxe*, Koch, ank. Danzig 20.8.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Rutefart Antwerp-danske Havne.  
 s.s. *Skodsborg*, Berchalt, ank. Helsingborg 23.8.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Bjørkø 22.8.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Rutefart København-Leith-Færøerne.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Wiborg 23.8.  
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Danzig 25.8. til København.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Kotka 23.8.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Matanzas 18.8.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Yxpila 24.8.  
 s.s. *Svanhild*, Christensen, ank. Port Talbot 15.8.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Aarhus 24.8. til Aalborg.  
 s.s. *Svaava*, Christensen, oplagt i København siden 30.7.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Tunis 19.8.  
 s.s. *Svend*, afg. Koivusaari 19.8 til Rotterdam.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Narvik 20.8.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Antilla 19.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Trångsund 16.8.  
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, afg. Manchester 20.8.  
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 24.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Las Palmas 13.8. til Golfen.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, i Exportfart, afg. København 24.8.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Ghent 22.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Algier 23.8. til Tunis.  
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Sheritori 18.8. til San Francisco.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Singapore 18.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. København 22.8.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 21.8. til Middelfart.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. New York 20.8.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Willemstad 20.8.

## V

s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Brahestad 19.8.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Frederikshavn 22.8. til Ivigtut.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Tampico 22.8.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. København 25.8.  
 s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Jacobsen, afg. Philadelphia 22.8. til Hampton Roads.

## W

s.s. *Wien*, Jørgensen, oplagt i København.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Karlsborg 20.8. til Antwerpen.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Hamburg 22.8.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Mazanillo 8.8.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Dungeness 21.8.

## 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

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

Teleg.-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.

## VØLUND

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND«  
ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S  
Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

## J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

# KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG  
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER  
TØRDOKKER

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægte 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  
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURATA« 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, Tornøgaarden, Bergen.

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 : »Carlholtermann«

## FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

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

FORSYN DERES AUTOMOBIL MED

# BURD

STØDDÆMPEREN

med Staalkabel (Bæreevne garanteret 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tons)

OG OPNAA EN BEHAGELIG KØRSEL

SELV PAA DAARLIGE VEJE

★

- »BURD« monteres med største Lethed paa enhver Vogntype.
- »BURD« reguleres med en almindelig Nøgle.
- »BURD« er Verdens stærkeste Støddæmper. Svigter aldrig.
- »BURD« giver behagelig Kørsel selv paa daarlige Veje.
- »BURD« fjerner alle ubehagelige Rystelser og Svingninger i Karosseriet.
- »BURD« giver sikker Kørsel og sparer Dem for mange Reparationer.
- »BURD« er den billigste og bedste Støddæmper.

Forlang Pris og Katalog hos Deres Leverandør og Reparatør.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK,  
NORGE, SVERIGE OG FINLAND:

**AMERICAN MOTOR SUPPLY**

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B

TELEFONER: 12610 · 2070

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.

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: KALVEBOD BRYGGE 4,  
 „MARIUSON“ KØBENHAVN B

**NORTHERN  
 SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

**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: 1899

*Stevedores og  
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,  
 JAMES STREET  
 CARDIFF

**A.P. MØLLER  
 KØBENHAVN**

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

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

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSID**  
 Telegram-Adr.: "Holmellid"  
 Amaliegade 36

**JOHS. UTZON**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 AALBORG

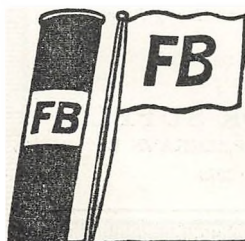
Telefon 2075 & 2200  
 Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
 »UTZON«

SKIBE

**C. P. JENSEN**

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.  
 Telegram-Adr.: "FREIHTØ"  
 A/S DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbovnen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Nattelef. 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 · 36

FREDAG 4 · SEPTEMBER 1925

32 · AARG.

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGENS

### UDTALELSE TIL ERHVERVS MINISTERIET OM VALUTASITUATIONEN

Virkningerne af Kronestigningen har for Skibsfarten været særdeles følelige og ubehagelige, og Virkningen er kommet øjeblikkelig. Skibsfartens Indtægter indtjenes i langt overvejende Grad i Sterling og Dollars, medens Udgifterne betales i Kroner. Kronestigningen har derfor medført, at Skibsfartens Fortjeneste, som i Forvejen paa Grund af det ugunstige Fragtmarked, er yderst ringe, er blevet yderligere formindsket, ja i mange Tilfælde forvandlet til Under-skud.

Udover disse forhaabentlig midlertidige store Vanskeligheder, melder der sig ogsaa for Skibsfarten en varig Vanskelighed, ved at Skibsfartens Aktiver ved Kronestigningen forringes nøjagtigt i samme Forhold, som Kronen stiger. Paa Grund af den under Verdenskrigen skete Decimering af den danske Handelsflaade, har de danske Redere — hvis de da ønskede at holde deres Erhverv i Gang — været nødsaget til at anskaffe mange nye Skibe — ja Staten tvang dem jo ligefrem dertil, idet Assurancesummerne for forliste Skibe blev baandlagt til Anskaffelse af ny Tonnage — og disse nye Skibe, som er betalt med Papirkroner, maa nu eventuelt vurderes i Guldkroner.

Endelig kan anføres, at et Antal Rederier arbejder med en Driftskapital, som for en stor Del er tilvejebragt ved Banklaan, og naar disse Laan, som er udbetalt i Papirkroner, eventuelt skal forrentes og tilbagebetales i Guldkroner, lider de paagældende Rederier store Tab.

#### Kronens Fæstnen i Pari ønskelig.

Til Trods for de ovenanførte Vanskeligheder for Skibsfarten, maa Dansk Dampskibsrederiforening alligevel holde for, at en Politik, som søger sit Endemaal i Kronens Fæstnen i Pari, er den for saavel Skibsfarten som for Landet

i sin Helhed mest ønskelige, og omend en hurtig Kronestigning, som allerede nævnt, virker i høj Grad trykkende paa Skibsfarten, anser Foreningen det dog for bedst — for Samfundet i Almindelighed, om Pariteten naas hurtigst — navnlig da Tidspunktet synes gunstigt for Opnaaelsen heraf. Foreningen er ikke blind for, at en saadan Deflation, og navnlig en hurtig Deflation, vil kunne berede Samfundet overordentlig store Vanskeligheder, men disse Vanskeligheder maa man kunne finde Udvej til at overvinde, og de er i hvert Fald ikke saa store, som de Vanskeligheder, der skabes ved Kronens Ustabilitet, der gør det ganske

umuligt for en Forretningsleder at træffe Dispositioner. Man kunde maa-ske herefter mene, at det vilde være tilstrækkeligt, om man sørgede for en Stabilisering af Kronen, og i og for sig er dette ogsaa det mest afgørende, men naar man saa spørger, paa hvilket Punkt Stabiliseringen skal finde Sted, da vilde det være en kortsynet Politikk ikke at søge Stabilisering ved Pari. En Nedsikring af Kronen til et eller andet Beløb under Pari vilde paa mange Maader medføre stor Uretfærdighed, og de mange Mennesker, som har truffet deres Dispositioner i Tillid til de danske Pengesedlers Paa-skrift »veksles paa Anfordring med Guld«, og at dette Løfte før eller senere maa indfries, bør ikke skuffes. En Nedsikring vil desuden være ensbetydende med en Slags Akkord, som nu og langt ud i Fremtiden vilde svække Tilliden til Landets Pengevæsen og Erhvervsliv.

#### Stor Betydning af Skandinavisk Møntenhed.

Man tillægger det ogsaa overordentlig stor Betydning, baade forretningsmæssigt og folkeligt set, at genskabe Muligheden for Møntenhed og Møntunion med de andre skandinaviske Lande, et Maal, der sikkert kan naas, naar Vil-

#### NEDLÆGGELSE AF MANDAT



SKIBSREDER CHR. SASS,  
Dansk Dampskibsrederiforening's Formand,

har i disse Dage meddelt Rederiforeningens Bestyrelse, at svigtende Helbred tvinger ham til at nedlægge sit Formands-Mandat. Skibsreder Sass er en saare populær Mand i indenlandske saavel som i udenlandske Søfartskredse, hvor man med stor Beklagelse vil erfare den triste Kendsgerning, at han ikke føler sig stærk nok til at bestride den betydelige og ansvarsfulde Gerning som Dansk Dampskibsrederiforening's Formand. Med sit ligefremme og elskværdige Væsen, rige Erfaring og omfattende Viden var Skibsreder Sass en glimrende Tillidsmand for sine Kolleger i den for Skibsfarten saare vanskelige Tid. — Rederiforeningens Næstformand, Skibsreder, Konsul Chr. Andresen fungerer indtil videre som Formand.

jen er tilstede. Skulde Norge ikke kunne komme med i første Haand, bør en Møntunion med Sverige tilstræbes, saasnart Forholdene muliggør det.

Af Hensyn til, at en hurtig Deflation hurtigere end en langsom vil indvirke paa Priserne og dermed paa Lønningerne, som er en af Erhvervslivets største Udgiftsposter, maa man anbefale den førstnævnte, ogsaa fordi man derved snarere bliver i Stand til at træffe sikrere Dispositioner. Det er ogsaa i Reglen heldigere kun i en kortere Periode at have Vanskeligheder at kæmpe med, fremfor at lide under dem over en længere Periode.

*Under alle Omstændigheder maa Dansk Dampskibsrederiforening paa det mest indtrængende tilraade, at den Stigning i Kronekursen, som har fundet Sted, fastholdes, thi i modsat Fald vilde man atter være ude for det uvisse, som er saa uheldigt for alt Forretningsliv.*

Naar Kronens Stigning maa ventes at medføre store øjeblikkelige Vanskeligheder, ligger det i, at Samfundet er for utilbøjeligt til hurtigt og uden Modstræben at indrette sig efter Møntens forhøjede Værdi. Jo hurtigere Samfundet som Helhed indretter sig efter de nye Forhold, jo mindre vil blive slaat i Stykker og jo færre af Landets Virksomheder vil det være nødvendigt at lade gaa i Staa. Alle Bestræbelser maa derfor rettes paa saa hurtigt som muligt at indrette alle Forhold efter de forandrede Værdiforhold, og da Møntstigningen er saa overordentlig stor og pludselig, vil det ogsaa være nødvendigt at gaa udenfor det sædvanlige for at afbøde Vanskelighederne.

#### Daarlig Forberedelse til forøget Møntværdi.

Det lader sig ikke nægte, at det danske Samfund som Helhed har forberedt sig saa slet som muligt paa hurtigt at indrette sine Forhold efter en forøget Møntværdi. Det kan her virke ødelæggende, at Pristallet er knæsat som Regulator for alle Lønninger, og det er nødvendigt hurtigt og resolut at gaa bort herfra. Der maa indføres en Ordning, hvorefter Lønningerne reguleres, om ikke efter Kronens Guldværdi alene, da efter Kronens Guldværdi i Kombination med Pristallet, og det synes nødvendigt, at Stat og Kommuner gaar i Spidsen hermed. At dette vil være ukærkomment for Landets uhyre Stab af offentlige Funktionærer er selvsagt, men dels er det nødvendigt, dels maa det ogsaa betænkes, at disse Funktionærer er fritaget for den Risiko for Fallit, Afsked og Arbejdsløshed, som en stor Del af Landets øvrige Borgere uvægerligt maa løbe, hvis vort Løn- og Prisniveau ikke hurtigt indretter sig efter Kronens stærkt stegne Værdi. Den store Del af Landets Erhvervsliv, der konkurrerer direkte med Udlandet, har intet Valg, men maa indrette sine Priser efter Verdensmarkedet, og hvis de ikke kan komme ned med Udgifterne, maa de i mange Tilfælde standse helt eller delvis. Valget staar da mellem Arbejdsløshed eller Resignation med Hensyn til Løn. De løbende Lønoverenskomster vil være en Hindring. Det er højst uheldigt, at Arbejderne, trods Erhvervsledernes Advarsler, nylig har gennemtrumfet Lønforhøjelser, Krav, der blev muliggjort ved Loven om Forligsinstitutionen, ifølge hvilken Statens Forligsmænd kun har at søge at etablere et Forlig mellem de modstaaende Parter uden Hensyn til, om Samfundet og Erhvervslivet paa det paagældende Tidspunkt er i Stand til at bære forøgede Byrder.

#### Prisniveauet maa hurtigt ned.

Da Lønningerne i høj Grad er afhængige af Priserne, er det overordentlig vigtigt, at alle Priser her i Landet bringes ned i Forhold til Kronens stegne Værdi, saa hurtigt som overhovedet muligt. Adskillige af de i de senere Aar vedtagne Love indeholder imidlertid Bestemmelser, der dels virker direkte prisfordyrende og dels, ved at mildne Konkurrencens

Tryk, maa modvirke Viljen til hurtigt at følge med nedad med Priserne i samme Forhold, som Kronen stiger. Der kan her peges paa Lukkeloven, Loven om illoyal Konkurrence, Bageriloven o. s. v., og man maa anbefale i hvert Fald midlertidigt at suspendere de Bestemmelser i saadanne Love, som virker prisfordyrende eller prisopretholdende.

Det er ej alene Priserne i almindelig Handel og Vandel, der maa ned, men ogsaa alle offentlige Gebyrer saavel som Portotakster, Telegramtakster, Havnetakster, Lodstakster, Skibstilsynsafgifter etc. Hermed bør Stat og Kommune gaa i Spidsen og give Eksempel til Efterfølgelse. Af overordentlig Vigtighed er ogsaa en Nedbringelse af Skatterne, som ved sidste Pristals Fastsættelse var i høj Grad medvirkende til, at Pristallet kun faldt 2 Point. Naar Kronens Værdi stiger med 30-40 pCt., er det selvsagt, at saavel Skatter som alle offentlige Takster bør kunne reduceres tilsvarende. Saadanne Nedsættelser behøver ikke at berøre Budgettets Balance, naar man samtidig indfører en almindelig Nedsættelse af Lønninger, og i det hele søger at gennemføre en mere sparsommelig Administration. Det turde ogsaa være paa sin Plads alvorligt at overveje, om Landet under nærværende Forhold kan opretholde en Understøttelseslovgivning, som koster Landet relativt langt mere end i noget andet Land, og som utvivlsomt medvirker til at opretholde et unaturligt højt Lønniveau og en deraf følgende større eller mindre permanent Arbejdsløshed.

#### Yderligere Diskontonesættelse stor Lettelse.

Hvad særlig Skibsfarten angaar, vil de paapegede Vanskeligheder i Forbindelse med det overordentlig slette Fragtmarked sikkert medføre, at Rederierne bliver nødsaget til at oplægge store Dele af deres Tonnage, medmindre der kan tilvejebringes et rimeligt Forhold imellem Indtægter og Udgifter. Da det sikkert ikke i nær Fremtid lader sig gøre at forøge Indtægterne — i hvert Fald ikke ved Foranstaltninger fra det danske Samfunds Side, thi Fragtmarkedet er internationalt — maa Virkningerne af Kronestigningen først og fremmest søges afbødet ved Begrænsning af Udgifterne.

Sluttelig skal man anføre, at Dansk Dampskibsrederiforening er klar over, at en yderligere Diskontonesættelse vilde bidrage meget til at lette Erhvervslivets Vanskeligheder ved en hurtig Deflation, men Foreningen tør dog ikke anbefale en saadan Foranstaltning, saafremt det fra kompetent Side skulde blive hævdet, at den paa nogen Maade vilde modvirke Deflationen.

## 8-TIMERS DAGEN TIL SØS

Sveriges Sejlskibsforening har i en Udtalelse om 8-Timers Dagen om Bord udtalt, at en Lov om Arbejdstiden til Søs ikke bør eksistere i Sverige, for den indføres internationalt.

I Konkurrencen — med navnlig tyske og hollandske Sejlskibe — kommer de svenske Sejlskibe langt bag efter, idet de førstnævnte, naar Dagens Losnings- eller Lastningsarbejde er endt, kan lade Mandskabet rengøre Rummene, spule Dæk o. a. og saaledes faa deres Skibe hurtigere rede til Indtagelse af den næste Last end de svenske Skibe kan eller i hvert Fald uden Ekstraudgifter, medens de sidstnævnte for at blive lige saa hurtigt færdige maa betale Overarbejdspenge.

Loven afstedkommer saaledes Ekstraudgifter for Skibene ved, at Losnings- og Lastningstiden bliver længere, Ekstraudgifter for Skibenes Drift og nu og da Overarbejdspenge, og da Sejlskibene arbejder under meget vanskelige Kaar, bør alt gøres for at formindske Vanskelighederne for dem.



## KONFLIKTEN INDENFOR SEJLSKIBSFARTEN

Tirsdag Nat traadte altsaa Strejken indenfor den danske Sejlskibsfart i Kraft. Det har i de sidste Dage været klart, at der neppe var nogen Mulighed for at afværge Konflikten, men grundet paa den af Sømændenes Forbund indledede Taktik, der har foranlediget Sejlskibsrederi-Foreningen for mindre Skibe til at stille sine Medlemmer frit, saaledes at den enkelte Reder kan slutte en særlig, midlertidig Overenskomst med Sømændenes Forbund, vil Konflikten ikke faa saa stort et Omfang som oprindelig tænkt. En Del af Rederne for Smaaskibene har nemlig allerede sluttet Overenskomst, og flere, muligvis alle de øvrige, der hører under denne Gruppe, ventes at ville følge efter. De fleste af disse Skibe gaar i indenrigsk Fart.

Tilbage bliver derefter alle de Sejlskibe, der hører under »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«, og som hovedsagelig gaar i udenrigsk Fart. Disse Skibe er næsten alle hjemmehørende i Svendborg, Marstal og paa Thurø. Vi har tidligere fremført disse Rederes Syn paa Situationen, der kort kan sammenfattes saaledes, at da de i de sidste Aar gennemgaaende har sejlet med Tab og iøvrigt i flere Aar ikke har været i Stand til at afskrive noget paa deres Skibe lige saa lidt som de har kunnet forrente den Kapital, der er anbragt i Skibene, mener de ikke overfor deres Part-havere at kunne forsvare at gaa med til de større Udgifter, som en Imødekommen af Sømændenes Krav vilde betyde. Sømændene har ogsaa ønsket at afslutte særlige Overenskomster med de enkelte Redere indenfor denne Gruppe, men dette har Foreningen ikke villet, hvilket under de foreliggende Omstændigheder er fuldt forstaaeligt.

Vi har i tidligere Artikler gjort Rede for, hvorledes de danske Redere handicappes i den internationale Konkurrence ved Særbeskatning, medens andre Landes Redere hjælpes og støttes ved Statssubventioner og rentefri Laan, og naar man husker, hvorledes Fragterne siden 1923, da de endnu var oppe paa en nogenlunde rimelig Højde, og i hvert Tilfælde som Følge af den lave Kronekurs satte Rederne i Stand til at konkurrere med Udlandet og i de fleste Tilfælde faa et, omend beskedent, Udbytte, bestandig er gaaet nedad, er det ikke vanskeligt at forstaa, at Grænsen er naaet, og at Rederne, hvor nødtigt de end vil, ser sig nødsagede til at lægge deres Skibe op, fordi det vilde være økonomisk Selvmord for dem at imødekomme Sømændenes Krav.

Som en yderligere Skærpelse af Konflikten kommer det Forhold, at Dansk Arbejdsmands Forbund har erklæret Sympatistrejke og har udstrakt denne til ogsaa at omfatte Udlandet, saaledes at de større Sejlskibe, der som før nævnt for Størstedelen gaar i udenrigsk Fart, vil have store Vanskeligheder ved at komme hjem og lægge op. En saadan Optræden fra Arbejdsmandsforbundets Side, der jo i sine Konsekvenser er faretruende for Samfundet og vidner om en yderlig-gaaende og bolshevikisk Aand, kan ikke fordømmes skarpt nok. En Anmodning fra Redernes Side til Arbejdsmandsforbundet om at medvirke til, at Skibene kunde komme hjem, er bleven pure afslaaet.

I de nærmeste Dage vil der neppe ske noget yderligere i Konflikten, og der foreligger i hvert Fald i Øjeblikket ikke noget om, at Forligsinstitutionen skulde paatænke at gribe ind.

## HAGUE REGLERNE

Skønt den franske Regering for nogle Maaneder siden underskrev Bruxelles-Konventionen af 1922 om Konnossementer og den internationale Vedtagelse af Hague Reglerne, maa Reglernes Indførelse i fransk Lovgivning nødvendigvis udskydes, indtil Konventionen er bleven vedtaget af Parlamentet. Der er bleven nedsat en Kommission under Forsæde af Præsidenten for l'Association Française de Droit Maritime, M. Lyon-Caen, der skal udarbejde et Lovforslag, hvorved de eksisterende Love ændres saaledes, at de kommer i Overensstemmelse med Hague Reglerne. Kommissionens Arbejde lettes en Del ved, at der allerede forefindes et Forslag i den Retning, som den ovennævnte franske Sørets-Association har udarbejdet for nogen Tid siden, og som den senere nedsatte Kommission har taget som Grundlag. Man haaber derfor, at de nødvendige Foranstaltninger kan træffes saavel med Hensyn til Hague Reglerne som til de to andre Konventioner, (om Rederes Ansvar og Maritime Liens and Mortgages), der blev vedtaget i Bruxelles, saaledes at de kan forelægges Deputeretkammeret ved Begyndelsen af Efteraarssamlingen.

Desværre staar Forretningsverdenen stadig delt i Spørgsmaalet om Hague Reglerne, hvis Betydning ikke synes at være bleven fuldt forstaaet overalt, og forskellige Handelskamre, deriblandt Marseilles og Algiers, anbefaler at vedtage andre Foranstaltninger som

f. Eks. Monizes og Clementels Forslag, der blev udarbejdet i 1915 og 1917, og som begge er meget forskellige fra og langt mindre fuldkomne end Hague Reglerne. Professor Georges Ripert, et af Medlemmerne af den ovennævnte Kommission, har for kort Tid siden i *Journal de la Marine Marchande* udtalt, at ved at anbefale Vedtagelse af disse Forslag, løb de paagældende Handelskamre den Risiko at faa genoptaget Drøftelser, som ansaas for afsluttede for Øjeblikket. Professoren udtaler videre, at man altsaa øjensynligt kan foretrække de franske Forslag af 1915 og 1917, men Spørgsmalets Udseende har forandret sig. Frankrig har underskrevet Bruxelles Konventionen og maa derfor loyalt sætte den i Kraft, idet det følger det Eksempel, England har givet ved at vedtage en Lov, der næsten Ord til andet gengiver Konventionens Tekst.

I det sidste Par Aar har kommercielle og industrielle Organisationer krævet Hague Reglernes Genindførelse, ikke fordi de fandt dem fuldkomne, men fordi de haabede, at Vedtagelsen af Reglerne vilde betyde et stort Fremskridt. Skulde man nu genoptage tidligere Forslag, vilde det genopvække Meningsforskellighederne, og Handelskamrene vilde derfor sikkert handle rigtigt ved at kræve Konventionen af 1922 ratificeret hurtigst muligt.

## MINEUDLÆGNING I LETTISK FARVAND

Fra Hr. Skibsreder R. A. Robbert har vi modtaget følgende: Det lettiske Marineministerium har under 13. August tilstillet Firmaet P. Bornholdt & Co., Libau, nedenstaaende Meddelelse:

Østersøen. I Tiden mellem den 12. og den 15. August vil der mellem Libau og Steinort blive udlagt Miner

over et Areal af ca. 1 Kvadrat-Sømil, og Hjørnerne i denne Firkant er beliggende saaledes:

56° 40'.5 n. Br. 21° 0' ø. L.  
56° 40'.5 n. Br. 21° 02' ø. L.  
56° 39'.5 n. Br. 21° 0' ø. L.  
56° 39'.5 n. Br. 21° 02' ø. L.

Vestsiden af Firkanten er afmærket med 2 Bøjer med korsdannede Stager. Sejls og Fiskeri indenfor den nævnte Firkant er forbudt fra den 15. August og indtil videre.



## „HANS JENSEN“S STRANDING PAA DEN CANADISKE KYST

Damperen »Hans Jensen« af København, paa Rejse fra New York til Montreal i Ballast, mødte den 6. Maj let Taage. Der blev afgivet Taagesignal og i 2 Timer forsøgte Styrmanden at faa Radiopejling fra to Stationer, men fik ingen Forbindelse. Senere forsøgte Kapt. Kofoed at faa en Radiopejling. Der gjordes klar til at lodde og der sloges langsomt paa Maskinen. 10 Minutter senere observerede Kaptajnen Skær i ca. 2 Skibslængders Afstand forude og Land for om Styrbord i ca. 2 Skibslængders Afstand. Roret blev lagt haardt Bagbord, og der sloges fuld Kraft tilbage i Maskinen, men det lykkedes ikke at undgaa Grundstødningen.

Skibet arbejdede haardt i Grunden og Vandet begyndte at strømme ind i Lasten. Redningsbaadene gjordes klare og Redningsbælter uddeltes. I Løbet af Natten fik Skibet Slagside.

Efter 10 Dages Forløb lykkedes det at bjerge Skibet ind til Havn, og efter at være tætnet afgik det til Halifax.

### Strandingskommissæren tager Affære.

I Canada har Myndighederne gjort gældende, at en Del af de senere Strandinger paa Kysten skyldtes Kaptajnernes Mangel paa Paapasselighed. Den canadiske Strandingskommissær tog nu Affære efter »Hans Jensen«s Forlis og optog Forklaring under Ed af Fører og Besætning, hvorefter han udtalte, at Skylden var Kaptajnens og afgav Rapport herom til det danske Konsulat. Dette lod Rapporten gaa videre til det danske Udenrigsministerium med Bemærkning om, at det var tvivlsomt, om Kommissæren har haft Bemyndigelse til at optage en saadan Forklaring over den danske Besætning og navnlig til at udtale sig som sket angaaende de formentlige Aarsager til Strandingen.

Kapt. Kofoed indsendte ligeledes en Protest over for Kommissæren.

### Uforsvarlig Sejlads.

Ved Sø- og Handelsretten i København har der nu været holdt Søforhør i Anledning af Strandingen og Kapt. Kofoed har forklaret, at Skibet trods Taagen sejlede med fuld Kraft indtil den 8. Maj Kl. 6.45, da der blev slaaet langsomt, idet der skulde tages Lodskud. Han erkender, at han tidligere burde have brugt Loddet, men han havde følt sig tryk. Han havde ikke tidligere mindsket Farten i Taage, fordi han ingen Fartøjer mødte og følte sig sikker paa, at han var langt nok ude til Søs.

Den 8. Kl. 6.30 havde Kaptajnen ændret Kursen 1 Streg til Øst, og om Aarsagen hertil forklarede han, at dette ikke skyldtes ydre Aarsag, men at han blev urolig et Øjeblik. Ti Minutter efter blev han atter rolig. Han havde imidlertid ikke følt sig saa urolig, at han fandt sig foranlediget til at stoppe og tage Lodskud med det samme.

Der hørtes ikke noget Taagesignal fra White Head, der ligger 2½ Kvartmil fra Strandingsstedet.

Efter Bestikket skulde Skibet have været 40-60 Kvartmil fra det Sted, hvor det kom til at staa, og Kaptajnen mener, at det maa være Strømmen, der har ført Skibet nord efter. Han vidste at der skulde være nogen Strøm, men ventede, at det kun var en svag modgaaende Strøm. Efter det sidste hydrografiske Kort fra Washington skulde Strømmen gaa parallelt med Kysten og sætte lidt ind paa Styrbords Bov. Da han satte Kursen, tog han ikke noget Hensyn til Strømsætningen, idet han mente, at der vilde være langt nok ind til Kysten efter de Kurser, han satte.

### Ingen Udkig paa Bakken!

I Grundstødningsøjeblikket var der ingen Udkig paa Bakken, idet 1. Styrmand havde givet Udkigsmanden Ordre til at bistaa ved Lodningen. Dette var sket uden Kaptajnens Vidende. Han havde nok lagt Mærke til, at Udkigsmanden højste Toplanternen paa Formasten, men han havde ikke lagt Mærke til, at han ikke befandt sig paa Bakken.

Sagens Akter og Udskrift af Forhøret tilstilles nu Erhvervsministeriet, som skal træffe Bestemmelse om, hvorvidt der skal rejses Tiltale mod Kapt. Kofoed eller ej.

### Protest mod den canadiske Strandingskommissær.

Foranlediget ved ovenstaaende Sag har Formanden i »Norges Skibsførerforbund«, Kaptajn E. Tønnesen, udtalt sig saaledes:

Man faar det Indtryk, at Forliset har været særligt opsigsvækkende med Hensyn til Kaptajnens Navigering. Uden at kende Enkelthederne ved omstaaende Forlis vil jeg gerne i denne Forbindelse gøre Almenheden opmærksom paa et Forhold i Forbindelse med udenlandske Skibes Forlis paa den canadiske Kyst.

Jeg maa da først udtale min store Forbauselse over den Egenraadighed, den canadiske Regerings Repræsentant optræder med. Saavidt jeg ved har en udenlandsk *wreck commissioner* ingen Ret til at optage Forhør i Udlandet ved skandinaviske Skibes Forlis; men var hans Hensigt at faa opklaret Forlisets Aarsag med Henblik paa forbedrede Navigationsmidler paa Kysten var der maaske intet at sige dertil. Den nuværende *wreck commissioner* i Canada Mr. Demers synes imidlertid at optage Forhør for derigennem at ned sætte de udenlandske Skibsføreres Dygtighed sammenlignet med de canadiske, hvis Fejl han søger at dække over. Hvor vidt hans Opførsel er dikteret af Uvilje mod udenlandsk Tonnage eller et Bevis paa daarlig Samvittighed for Navigeringsmidlerne paa den canadiske Kyst skal jeg ikke udtale mig om, men søge at bevise, at hans Rapporter er i højeste Grad partiske og saaledes næppe til at stole paa.

I Foraaret grundstødte 3 Skibe omtrent samtidig paa Kysten af Nova Scotia, nemlig 1 norsk, 1 dansk og 1 canadisk. I Mr. Demers Rapport i Anledning af de første Skibes Forlis, udtaltes, at disse var en Følge af næsten kriminel Opførsel af de 2 Skibes Førere, medens den samme Mand udtalte i Anledning sin Landsmands Forlis, at Aarsagen til det canadiske Skibs Forlis var for stor Selvtillid hos dette Skibs Fører. I alle Tilfælde kritiserede han det samme, nemlig at Loddet ikke var benyttet tilstrækkeligt, men de 2 udenlandske Førere havde vist en kriminel Opførsel, medens den canadiske Fører har haft for stor Selvtillid. En Mand i offentlig Stilling, som viser en saa udpræget Partiskhed i Behandlingen af Forlis-sager, bør ikke faa nogen Tiltro hos Myndighederne her i Skandinavien.

Navigatørorganisationerne i de skandinaviske Lande er blevet gjort bekendt med den Trafik, som foregaar i Canada ved Forlis, og vil sikkert faa bevæget Myndighederne til at bede sig fritaget for en udenlandsk Indblanding i deres respektive Kontrolmyndigheder.

## TILLADELSE TIL AT GAA FRA BORDE I LENINGRAD

Det danske Generalkonsulat i Leningrad har tilskrevet Danske Rederes Retsværn saaledes:

»Da der her i Leningrad er forekommet Tilfælde, hvor danske Skibsførere og Skibsofficerer har medtaget deres Hustruer, uden at disse har været opført paa Skibets Mandskabsliste, og da de herværende Autoriteter kun tillader saadanne Personer, der er opført paa Skibslisten eller er i Besiddelse af russisk Opholdsvisum, at gaa fra Borde, tillader Generalkonsulatet sig herved at henstille til Dem, at de Dampskibsselskaber, hvis Baade besejler Rusland, maatte blive gjort opmærksom paa de ovenomtalte Forhold.«

## DIREKTØR J. JANTZEN 60 AAR

Onsdag fejrede Direktør for »Nordisk Skibsrederforening« i Oslo *Johannes Jantzen* sin 60 Aars Fødselsdag.

Johs. Jantzen er født i København, Søn af Mægler *H. V. E. Jantzen*, der døde 1903. Han blev Student fra Metropolitanskolen og juridisk Kandidat 1888, hvorefter han indtraadte som Sekretær i »Nordisk Skibsrederforening«, som da havde Domicil i København. Da Foreningens Hovedkontor i 1891 forlagdes til Christiania, fulgte Jantzen med og valgtes allerede syv Aar senere, kun 33 Aar gammel, til Foreningens Direktør.

I de 36 Aar, Direktør Jantzen har virket i Institutionen, har han udrettet et fra alle Sider stærkt paaskøn-

net Arbejde i Skibsfartens Interesse, en Virksomhed, der i fuldt Maal har bragt ham Anerkendelse, ogsaa fra de nordiske Landes Autoriteter. Han er saaledes dekoreret med danske, norske og svenske Ordener.

I sin Virksomhed forener han paa den heldigste Maade den praktiske Mands Erfaringer med Akademikerens Form og Skolethed, ligesom han som skarpsindig Jurist ved litterære Arbejder over specielle Emner har skabt sig et anset Navn bl. a. ved sin Lærebog i Søret og den i 1900 paabegyndte »Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender«. Han er tillige Medlem af »Sjølovskommissionen« i Oslo og af »Comité Maritime International«s norske Afdeling.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 1. September 1925.

Kornbefragtingen fra Australien er saa smaat begyndt, med to Afslutninger for December- og Januar Afskibning til 40/- Vestaustralien, lig med ca. 43/6d. fra Sydaustralien eller Victoria, og sammenlignet med de første Befragtinger, der blev gjort paa samme Tid i Fjor, nemlig ca. 36/3d., er det en god Begyndelse.

Som bekendt gik disse Rater ifjor hurtigt i Vejret, for ved Aarets Slutning at ligge omkring 45/- Vestaustralien og 49/- Sydaustralien, og kom i Januar/Februar helt op i 55/-. Forhaabentlig kan Australien ogsaa iaar blive til virkelig Hjælp for Skibsfarten og stramme de andre oversøiske Markeder, men et Masseudbud af Baade ligger indenfor Mulighedernes Grænser, og saafremt River Plate og Nordamerika ikke snart bliver betydeligt bedre, vil det blive et Spørgsmaal, om Grundlaget kan holdes.

River Plate er betydelig svagere, og da Slutningen af Aaret er dette Markeds daarligste Periode, er der kun lidet Haab om nogen væsentlig Bedring, men vi er jo vant til Overraskelser fra denne Kant, og September/Oktober kan endnu blive gode.

Nordstaterne og Montreal er ogsaa langtfra tilfredsstillende, og selvom de næste Par Maaneder tegner godt, er det uheldigt, at netop disse Markeder har været uvirksomme saa længe. En Rate af 10/11½ Cents: Montreal/Kontinentet, som nu betales for prompt Lastning, kan kun give Tab, undtagen for de største Baade paa 30/45,000 quarters, og selv saa store Baade skal være heldige, ifald der skal blive Overskud.

I Nord-Østersøen samt Middelhavet sker der intet som helst, der kan berettige til Optimisme.

## TRÆLASTMARKEDET

Trælastexportørerne i Sverige og Finland forsøger at etablere et Samarbejde for at bringe Priserne i Vejret, og de har sikkert god Grund til at forsøge dette, men om det vil lykkes, er et andet Spørgsmaal. Skulde Trælastpriserne komme nævneværdigt op, bliver det næste Spørgsmaal, hvorvidt en Del af Extra-prisen skal bæres af Skibene, og Sammenholdet mellem Rederne vil da komme til at staa sin Prøve.

De sidste Afslutninger er bl. a.:

12/1,300 Favne Props Sydfinland/West Hartlepool, 37/- een, 38/- to Lastepadser; 1,000 Favne Props, 3 Sundsvall/West Hartlepool, 43/-; 800 Favne Pulpwood, Wiborg/Rotterdam, Hfl. 19.00; 800 Favne Pulpwood, Leningrad/Rotterdam, 28/-; 1,050 Stds. Kemi/Grangemouth, 40/-; 800 Stds. Haparanda & Umeå-Hull, 50/6d.; 850 Stds. 2 Sundsvall/London, hovedsagelig Floorings og planed Boards, 41/6d.; 750 Stds. Kotka-London, 39/-; 350 Stds. Sundsvall-le Havre, 42/6d.; 600 Stds. Kotka-West Hartlepool, 42/-, Old Scanfin og »Humber conditions«; 700 Stds. 2 Wiborg-Hull, 42/6d., samme Be-

tingelser; og de Ladninger, der udbydes, holdes i lignende lave Rater.

Hvidehavet har taget ualmindelig mange Baade, og til lidt forbedrede Rater, saaledes 60/- Basisfragt, for 700 Std. Baade, og det gælder for Befragterne at faa saa meget Trælast som muligt til U.K. inden 31/10, til hvilken Tid Vinterrestriktionerne med Hensyn til Dækslast træder i Kraft. For Ladninger med Vinterdækslast betales 10/- mere pr. Std.

Canada. Dette Marked er ganske uforandret.

## KUL, KOKS ETC.

Kulpriserne er faldet meget, og flere og flere Ladninger kommer i Markedet, men nogen Bedring i Raterne mærkes ikke endnu. For 3,100 Tonner er der betalt 5/- Blyth/Aarhus, 4/10½d. Tyne/København 3,000 Tonner, 5/- 2,100 Blyth/Kalundborg, 5/6d. 1,800 Forth/Svendborg. Kokes Dunston/København noteres i 7/9d., og London/København stadig 7/-, 7/3d. Wales/Mariager er sluttet til 5/4½d. for 1,800 Tonner.

Til Sverige og Finland er det lige saa daarligt, og i Coasting er Raterne 2/6d., 2/9d. Tyne/Antwerpen, 3/6d. Rotterdam, 3/7½d. Hamburg, 3/3d. Rouen. Bunkerpriserne er faldet yderligere og noteres: bedste Wales ca. 19/-, 21/-, Durham 15/-, Northumberland 14/-, 14/6d.

## MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Kullaster er bedre repræsenteret, men Tonnagen er stadig rigelig og Raterne varierende, men lave. Til Vestitalien er betalt fra 7/- op til 8/6d., Øerne 8/3d., 8/9d., Triest 8/1½d., Port Said 9/9d., Colombo 13/- og for 6,000 Tonner Tyne/Sydaustralien indikerer 17/-. Bona/Rotterdam har faaet Tonnage til 4/6d., Bona/Garston 6/-, Cadiz Rio Grande do Sul 19/6d., Cadiz/Montevideo 18/-, Poti/Baltimore Doll. 3.75. Fra Sortehavet er betalt 13/3d. Basis Kontinentet og 15/6d. for 4,400 Tonner til norske Havne. Donau/U.K.-Cont. ligger fast omkring 16/6d.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Prompte Kornlaster eksisterer næsten ikke. Flere Baade sr sluttet med Sukker fra Atlantic til Leningrad 22 Cents, og mange store Baade paa Nett- og Grosscharter til Europa og River Plate til Rater, som ser tiltrækkende ud, men vanskeligt dækker Udgifterne. For prompt Lastning har Raten Montreal/Kontinentet været nede i 9 Cents og er nu 10 Cents op til 11½ mod 14/14½ Cents for Oktober. Cuba/U.K.-Cont. er gjort til 16/-, og en Del Baade er igen placeret i Pitchpine-Traden Gulf/River Plate, ligesom der ogsaa er gjort en Del Afslutninger med Kul sydover og til Montreal til uforandrede Rater.

Fra Vestkysten af Nordamerika er der en god Efterspørgsel efter Tonnage for Korn til Europa samt Lumber til Australien, Rejsebasis og Timecharter. Af

vestgaaende Ladninger er der et ganske godt Udvalg af Cement, Kul o. s. v., og selv om Betalingen er sløj, lønner det sig at tage en Last i Stedet for at gaa i Ballast. Cement Danmark/Cuba betaler ca. Doll. 3.50, Brevik/Miami Doll. 2.60, Antwerpen/Miami Doll. 2.60, Immingham/Philadelphia 8/3d. Pigiron, Wales/Jamaica 8/6d., 9/- Kul, og Kainit fra Weser og Antwerpen til Atlantic og Gulfen omkring Doll. 2.70, 2.80.

#### SYD AMERIKA

Kulraterne er jævnt stigende, og der gøres ret mange Forretninger. Wales/Buenos Aires er i 17/-, 17/6d.; Bahia Blanca noteres til 16/- og Santos 16/-. I Santos maa der regnes med 5 Ugers Lossetid, og Befragterne er villige til at garantere eventuel demurrage. En 4,000 Tonner er sluttet fra Antwerpen til Santos med Stykgods 27/6d., antagelig paa Liner-Terms, og uden Garanti for demurrage.

De sidste Befragtninger fra River Plate til U.K.-Continent er gjort fra 17/- til 19/- for middelstore Baade, og flere er lagt paa berth til Rotterdam 16/-.

Bahia Blanca/London noterer 16/- for Havre, og en 5,000 Tonner har taget 20/- til 4 norske Havne, Centrocon-Charter.

Fra Chile gøres saa godt som intet.

#### ØSTEN

Majs fra Sydamerika er i 22/6d., 23/6d., og Sukker fra Durban til p. p. U.K. 22/6d., 23/6d., 1/2 Lossehavne, September. Af andre Afslutninger bemærkes: Durban/Singapore 7,500 Tons 10/6d., Saigon/Liverpool 28/9d., Mauritius/U.K. 24/6d. 12,000 Tonner, Bombay/Karachi 23/- d.w.

Australien har taget 2 Baade pr. December og Januar til 40/-, Lastning i Vestaustralien, og en saa god Start lover godt.

#### TIME CHARTER

Markedet er mere livligt og specielt for store Baade i Pacific/Australia-Trade. De vestindiske Tidsbefragtere tager daglig Baade, og i europæisk Fart gøres ogsaa en Del.

#### SOVJET-UNIONENS SKIBSREGISTER

Efter hvad den russiske Handelsdelegation i Stockholm meddeler, har Sovjet-Regeringen grundlagt sit eget Skibsregister som højeste Myndighed for alle Spørgsmaal vedrørende Søfart og Skibsbyggeri.

I Spidsen for Registeret staar en Komité, i hvilken er repræsenteret Forsikringsvæsen, Industri, Udenrigshandel, Transportvæsen og Arbejderbeskyttelse. Indenfor Komitéen ledes Arbejdet af et særligt »teknisk Raad« med den kendte Autoritet indenfor Skibsbyggeriet, Professor Boklevsky som Formand. Forvaltningen er koncentreret i et Centralbureau, der har Sæde i Moskva, men der er lokale Afdelinger i alle større Søhavne og ved alle vigtigere Floder og Indsøer.

»Sovjets Register« kontrollerer og efterser Skibskrog, Dampmaskiner, Motorer, Maskiner, Radiotelegraf og hvad ellers hører til skibsmæssigt Udstyr. Det kontrollerer Skibes Sødygtighed og udsteder Attest. Skibsmaalingen udføres efter Mursonnes System, og der udfærdiges Maalebrev. Desuden udstedes særlige Passagercertifikater.

#### Død af Søsyge.

En lille Pige, Datter af Kaptajn H. I. Christoffersen, Fører af 3-mastet Skonnert »Hertha« af Marstal, der ledsagede sin Fader paa en Rejse i Østersøen, afgik forleden ved Døden om Bord. Det viser sig nu, at Dødsfaldet skyldes meget stærk Søsyge, der angreb den lille Pige saa voldsomt, at hun ikke kunde overleve det.

## GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER  
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

## 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

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtare og  
Rhin-Baade

\*

Telegram-Adresse:  
VELTENÅAR, ROTTERDAM

## B. VELTENÅAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERÉ · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for  
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURAAAT« CO., Ltd.  
Korporationen for edsvorne  
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.



## NORSKE BRUTTOFRAGTER I 1924

Det Statistiske Centralbureaus Opgørelse over indtjente Bruttofragter i 1924 foreligger nu. Opgørelsen, som er foreløbig, da der endnu mangler Fartsoplysninger fra nogle Skibe, viser at der af norske Skibe i Udenrigsfart blev tjent Brutto ca. 540.2 Millioner Kr. For de Skibe for hvilke Opgørelse endnu ikke foreligger regner man et Tillæg paa 1 à 2 Millioner Kr., saaledes at den samlede Bruttofragt kommer op i omkring 542 Millioner Kr. eller næsten 60 Millioner Kr. mere end i 1923, en Fremgang paa ca. 12 pCt. Opgangen fordeler sig paa Dampskibene, Motorskibene og Sejlskibene med henholdsvis 11 pCt., 22 pCt. og 11 pCt.

Af den samlede Bruttofragt blev iflg. N. H. & S. T. 25.3 pCt. tjent i Maanedsbefragtning (timecharter) imod 24.0 pCt. i 1923 og 24.5 pCt. i 1922.

Af Bruttofragterne i 1924 blev 481 Millioner indsejlet af Dampskibe, hvoraf 131 Millioner i timecharter, 51.8 Millioner Kr. med Motorskibe, hvoraf 5 Millioner i timecharter og endelig 6.6 Millioner af Sejlskibene.

Til Sammenligning kan anføres, at de samlede Bruttofragter i 1923 androg 483.1 Millioner, i 1922 462.6 Millioner, i 1921 544.2 Millioner og i 1920 1.279 Millioner Kr.

## RUSLANDS HANDEL MED U. S. A. FORDOBLET

Ifølge Meddelelser i den russiske Presse har Ruslands Handel med U.S.A. i det første Halvaar 1925 naaet et saadant Omfang, at den er lige saa stor som i hele det foregaaende Aar.

Sovjetruslands Handelsomsætning med U.S.A. i det første Halvaar i Aar opgives at andrage 58,779,500 Dollars og heraf faldt 52,610,000 Dollars paa Eksporten fra de Forenede Stater til Rusland. Det bemærkes udtrykkeligt, at »Selskosojus« Indkøb samt Bestillinger, der endnu ikke er effektuerede, ikke er indbefattede i dette Tal.

70 pCt. af Ruslands Indkøb i Amerika har fundet Sted mod Kredit til russiske Firmaer af amerikanske Banker eller amerikanske Firmaer. De af »Amtorg« foretagne Indkøb andrage 29,896,000 Dollars, de af

Tekstil Syndikatet gjorde 26,479,000 og de af »Centrosjus« afsluttede Forretninger 2,349,000 Dollars.

Det fremhæves endvidere, at Indkøb og Salg af de enkelte Varesorter viser en mere jevn Fordeling end hidtil. Den fra U.S.A. indkøbte Bomuld udgør saaledes kun 50 pCt. af Værdien af de i Amerika indkøbte Varer mod 75 pCt. i Fjor, og de til Amerika fra Rusland udførte Pelsvarer kun 60 pCt. af den russiske Eksport, medens Pelsvarerne i Fjor udgjorde 95 pCt. af Ruslands samlede Udførsel til Amerika.

De af russiske Firmaer i Amerika indkøbte Maskiner andrage for det første Halvaar i Aar et Beløb af 5,407,000 Dollars mod kun 3,805,000 Dollars for hele Aaret 1924.

## HAVNEUDGIFTERNE I GENUA FORHØJES

Havnebestyrelsen i Genua har offentliggjort et Dekret gældende for Perioden 1.—30. September, hvorefter den Forhøjelse af Afgifterne for Kul og Stykgods paa 10 pCt., der blev indført i Anledning af en Havnearbejderne tilstaaet Lønforhøjelse, yderligere forhøjes til 15 pCt. Dekretet bestemmer ligeledes, at Laste- og Losseafgifterne i samme Periode forhøjes med 7½ pCt. i Stedet for med 5 pCt. som i Øjeblikket, undtagen for Automobiler, Lastvogne og Chassis, etc.

Følgende Tal angaaende Skibsfarten paa Genua i Maanederne Januar til Juli vil formentlig være af Interesse i Betragtning af den nylig stedfundne Forhøjelse af Havneafgifterne:

	Skibe, ank. og afg.	Netto Tons	Varer eksp. Tons
1925 Jan.—Juli	6,044	10,274,556	4,617,446
1924	5,554	9,002,946	4,310,599
Stigning ....	490	1,271,610	306,847

Det maa imidlertid bemærkes, at samtidig med, at Afgifterne er blevet forhøjede, er ogsaa Havnens Ydeevne forøget. I Løbet af de sidste Dage er der paa Cauzio Kajen i den nye Vittorio Emanuele Dock bleven anbragt elektriske Elevatorer paa 50 Tons, og Havnebestyrelsen har yderligere afsluttet Kontrakt om Bygning af en ny Bølgebryder paa 600 Meters Længde til Beskyttelse af Farvandet langs Colombo og Doria Kajerne mod Sirocco-Vinden, og Arbejdet paa denne Bølgebryder ventes at ville blive paabegyndt i en nær Fremtid.

## TRANSPORTEN AF BRANDFARLIG OLIE

I en Udtalelse til Kommerskollegiet fraaader Sveriges Sejlskibsforening paa det bestemteste, at Kravet om, at brandfarlig Olie kun maa transporteres i Jernskibe med Jernskot mellem Maskinrummet og den øvrige Del af Skibet, imødekommes.

Som Grund til Kravets Fremsættelse var anført den Brandfare, som Blæselamperne frembyder ved Tændingen af Motoren. Sejlskibsforeningen anfører heroverfor, at mange Motorer startes uden Blæselampe, og ifølge de Krav, som Skibstilsynet stiller, er alle Træskot, som støder op til Maskinrummet nu beklædt med Jernplader, hvilket ligeledes gælder Dørken og Siderne i Maskinrummet.

De fleste svenske Træmotorskibe transporterer brandfarlig Olie, men Foreningen har ingen Eksempler paa, at dette har foraarsaget Ulykker i noget som helst Tilfælde. Naar Skibene har en saadan Last om Bord, tændes der aldrig op i Kaminer under Dækket og ofte, naar Rejserne ikke er for lange, undlader man ogsaa at tænde op i Kabysen.

Skulde det stillede Krav blive lovfæstet, vil de svenske Smaasejlere og Motorsejlere være meget vanskeligt stillede i Konkurrencen, ikke mindst overfor Konkurrencen fra udenlandske Skibe.

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. 5<sup>te</sup> & 6<sup>te</sup> UDG. CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9<sup>te</sup> & 10<sup>te</sup> UDG.

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

### Kolera paa Filippinerne.

Udenrigsministeriet meddeler, at det amerikanske Udenrigsministerium ifølge telegrafisk Indberetning fra den danske Legation i Washington har givet Meddelelse om Forekomsten af 20 Tilfælde af Kolera paa Filippinerne.

### Stabelafløbning.

Ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri sattes forleden en ny Fragtdamper i Vandet til A/S. Dampskibsselskabet Heimdal (Rederiet Martin Carl). Skibet fik Navnet »Aarø«.

Stabelafløbningen, der forløb smukt, overværedes af Højesteressagfører J. F. Fenger, Direktør Valdemar Hansen, Gros-serer H. Klitgaard, Bankdirektør Viggo With, Skibsrederne H. P. Carl og Axel Carl, alle med Fruer. Fru Axel Carl foretog Daaben af Skibet ved Afløbningen. Endvidere var tilstede Kammerherre J. C. Tuxen, Direktør O. Busse, Admiral C. Carstensen, Direktør i D.F.D.S. J. A. Kørbing med Frue, Gros-serer L. Nissen, Direktør Aage Rasmussen, Konsul A. Wright med Frue samt Inspektorerne Ørbech og Scorer fra Lloyds Register m. fl.

Nybygningen er af samme Type som de af Værftet for nylig til samme Rederi byggede Skibe »Martin Carl« og »Manø«, der i øvrigt er Søsterskibe til en lang Række af Nybygninger af den af Helsingør Skibsværft som en Specialitet konstruerede 2,400 Tons Nord- og Østersø-Fraglbaad, leveret til mange danske og udenlandske Rederier.

Skibets Dimensioner er: 248'×38'×17'6". Det er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse. Maskineriet bliver en Triple-Expansions Dampmaskine med Overfladekondensation paa ca. 750 I.H.K. Kedlerne udstyres med Overhedere af Wilh. Schmidts Patent.

### „Georg Stage“ vendt hjem.

»Georg Stage« er nu færdig med sit Togt i Aar. Fredag Formiddag er Skibet gaaet ind til Orlogsværftet for at takle af og gaa i Vinterhi.

— Ogsaa i Aar, udtaler Kommandør Bræstrup, har vi haft et ganske udmærket Togt. Skibet laa først en Maaned i Øresund for at vænne de 80 Elever lidt til Arbejdet paa Søen. Derefter krydsede det en Maaned Tid rundt i Kattegat, den tredie Maaned gik vi ind gennem Kalmarsund, og endelig var den fjerde og sidste Maaned som sædvanligt helliget Nordse-togtet, som denne Gang gik til Hull.

### 60 Aar.

Kaptajn Carl Chr. Petersen, Thurø, fyldte for nogle Dage siden 60 Aar.

Kaptajn Petersen, der er Fører af 3-m. Motorskib »Philip«, kom straks efter Konfirmationen til Søs og avancerede grad-vis. I 1890 blev han Skibsfører, og siden har han arbejdet sig frem i større og nyere Skibe og er, som nævnt, nu Fører af Motorskibet »Philip«. Han er en af Thurøes dygtigste og mest

energiske Skibsførere, og skønt Søfarten for Tiden har store Vanskeligheder at kæmpe med, varetager Kaptajn Petersen sin Gerning med samme Lyst og Energi som i de gode Tider. Han har i flere Aar været i Bestyrelsen for Den danske alm. Skibsførerforening.

### I Sejlbaad over Atlanterhavet.

Tre Nordmænd er nylig ankommet til New York om Bord paa en 45 Fods Yawl »Farlannet« efter at have tilbagelagt Strækningen fra Norge til New York paa 73 Dage. De tre Nordmænd vil deltage i den norske 100-Aarsfest i Minneapolis. Ved Ankomsten til New York blev de modtaget af den norske Generalkonsul, der medbragte deres Pas, som var ankommet fra Oslo med Posten. Et stort Antal Skandinaver var ligeledes kommet til Stede for at hylde de 3 raske Sø-mænd, hvis Navne er Lods Andreas Grimso, Lods Vikstrøm og Matros Rosund, der har fungeret som Kok paa Rejsen.

De fortæller, at de første 2 Uger af Rejsen foregik i smukt Vejr, men at de derefter en Maaned igennem mødte voldsomme Storme. Det er deres Mening at sejle hjem i Begyndelsen af September, og de haaber at kunne tilbagelægge Hjemturen paa 25—40 Dage.

### Ekspeditionen til Sargassohavet.

Den kendte Oceanograf, Mr. William Beebe, er nylig vendt tilbage fra en Ekspedition med det amerikanske Havundersøgelses-skib »Arcturus« til Sargassohavet.

Der har jo i Tidernes Løb verseret eventyrlige Historier om de af Mandskabet forladte Skibe, som Havstrømme førte ind i Sargassohavet, dette Sted, hvor alle Havstrømme mødes og alt Drivgods tidligere eller senere kommer. Mr. Beebe er ved sin Ankomst til New York bleven interviewet og udtalte, at Ekspeditionen havde været en stor Succes, idet den var draget ud for at finde Sargassohavet og Humboldt-Strømmen og hverken havde fundet det ene eller den anden. Efter hans Mening var Sargassohavet med dets uhyre Mængder af flydende Søgræs en Myte, og at Ekspeditionen ikke fandt Humboldt-Strømmen tilskrev han store Forandringer i den Del af Jordens Overflade. Deltagerne i Ekspeditionen var ligeledes af den Opfattelse, at Sydamerikas Kystlinje var bleven forandret ved Forstyrrelser i Jordoverfladen, og at disse Forandringer endnu ikke var afsluttede.

### Nyt Motorskib til Ruten Esbjerg—Parkeston.

Det Forenede Dampskibsselskab har efter sikkert Forlydende bestilt endnu et Motorskib til Ruten Esbjerg—Parkeston til Levering til næste Sommer. Det bliver et Søsterskib til »Parkeston«, og efter at det nye Skib er indsat paa Ruten, skal denne bestrides af de to Motorskibe og Dampere »A. P. Bernstorff«, idet en af de ældre Dampere da udgaar.

### Redningsvæsenet skal moderniseres.

Torsdag Formiddag ankom Forsvarsminister Laust Rasmussen og Departementschef Topsøe-Jensen til Skagen, hvor Ministeren inspicerede Skagens Fyrskib og overværede Redningsøvelser. Ministeren udtaler, at der i den kommende Rigsdagssamling vil blive stillet Forslag om Indførelse af Motorbaade og nyt moderne Materiel til Redningsvæsenet.

### Ny Bestilling hos Flydedokken.

Københavns Flydedokk har afsluttet Kontrakt med L. Harboe Jensen & Co., Oslo, om Bygning af en Bananbaad paa ca. 2,300 Tons Dødvægt til en Pris af ca. 1½ Million Kroner. Skibet skal leveres til Foraaret.

## 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 · Tofthund  
Tønder · Viborg

# „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

provanteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen

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

Skibshandel

## ISLANDSK LOV OM MONOPOL PAA SPIRITUS

A ltinget har den 7. Maj d. A. vedtaget en Ændring af Lov Nr. 91 af 14. November 1917 angaaende Indførselsforbud mod Spiritus.

Ændringen betyder en delvis Skærpelse af den ældre Lov, idet der til Paragraf 1 er føjet følgende nye Stykke:

Overtrædelse af denne Paragraf er fuldbyrdet, naar spirituose Drikke indføres paa Territoriet i den Hensigt at føre disse, direkte eller med andres Hjælp, her til Landet enten til Salg eller Nydelse paa Søterritoriet eller til Salg eller Nydelse i islandske Skibe. Men Territoriet regnes 4 Sømil ud i Havet fra den yderste Grænse, hvor Landet er tørt ved laveste Ebbe og saaledes at der regnes fra de yderste Skær og Holme, der kommer til Syne i Søen, hvorhos den Del af Fjorde og Vige bliver at regne indenfor Territoriet, naar de paa Landsiden kommer til at ligge inden for en lige Linie trukken mellem de nærmest ved Fjordmundingen liggende Næs, hvor Afstanden ikke er mere end 12 Sømil, samt 4 Sømil fra denne Linie ud i Havet.

Paragraf 8 er ændret saaledes:

En Skibsfører, der giver Politimesteren eller dennes Fuldmægtig urigtige Oplysninger om den ombordværende Spiritusbeholdning, straffes med Bøder fra 200-2,000 Kroner, for saa vidt han ikke i Medfør af andre Lovbestemmelser ifalder en højere Straf.

Ligeledes bestemmes det, at Skibet hæfter for Bøder og Sagsomkostninger.

Ifølge Paragraf 13 traadte Loven i Kraft 1. Juli d. A., men er endnu ikke bekendtgjort i den islandske Lovtidende.

Paa derom til Politimesteren i Reykjavik rettet Forespørgsel har den danske Repræsentation faaet til Svar, at den nye Lovs Ikrafttræden ikke medførte Ændringer i den hidtil fulgte Praksis med Hensyn til Passagerer og Skibsbesætningers daglige Spiritusforbrug ombord i her anløbende fremmede Skibe.

## YDERLIGERE OPLÆGNING AF TONNAGE

I Løbet af sidste Uge er der yderligere oplagt 6 Dampskibe, saaledes at der nu ialt er oplagt 21 Dampere med en samlet Tonnage af 27,567 Registertons, 43,760 Tons d.w., og vi erfarer endvidere, at flere Redere, grundet paa de daarlige Forhold paa Fragtmarkedet og de vanskelige Valutaforhold som Følge af den stærke Stigning i Kronens Værdi, har set sig nødsagede til at opsigte deres Besætninger. Der er saaledes desværre Udsigt til, at flere og flere Skibe vil komme til at lægge op i Løbet af de kommende Uger.

## Passeret Vraggods.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Dansk Dampner »Dania« rapporterer over Københavns Radio:

Passeret flydende Bom med Sejl paa 54° 45' N. Brd. 12° 58' Ø. Lgd. den 1. September 1925. Muligvis fastsiddende i Vrag.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. SEPTEMBER 1925.

London .....	19,60	Madrid .....	58,00
New York .....	405,00	Amsterdam .....	163,05
Berlin .....	96,25	Stockholm .....	108,50
Paris .....	19,05	Oslo .....	84,00
Antwerpen .....	18,40	Helsingfors .....	10,20
Zürich .....	78,40	Prag .....	12,02
Rom .....	15,50	Wien .....	57,10

OVERSÆTTELSER  
TIL OG FRA ENGELSK*F. Seifert*

KGL. AUT. TRANSLATØR OG TOLK

HOLLÆNDERDYBET 27, KØBENHAVN. Telf. Am. 3406 V

## POSITIONSLISTE PR. 31. AUGUST 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Danzig 29.8.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Jacobstad 28.8.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. København 22.8.  
s.s. *Alexandra*, Holm, ank. Esbjerg 27.7.

s.s. *Alf*, Clausen, afg. København 25.8.  
s.s. *Alfa*, pass. Brunsbüttel 27.8. paa Rejse til Gefle.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 29.8.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Cienfuegos 28.8.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. San Francisco 18.8.  
s.s. *Anna*, ank. Leningrad 29.8.  
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Terneuzen 29.8.  
s.s. *Argentina*, Wenck, i Dok i København siden 8.8.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 28.8.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. St. Vincent 29.8.  
m.s. *Asia*, Dahl, pass. Perim 27.8. paa Rejse til Singapore.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Hook of Holland 28.8. til Kotka.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Kiel 29.8. til Wales.  
m.s. *Australien*, Møller, ank. Honkong 22.8.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 30.8.  
s.s. *Axel*, Magleby, ank. København 27.8.

## B

s.s. *Banka*, Juel Hansen, ank. København 29.8.  
s.s. *Beira*, Kjær, ank. Aalborg 4.8.  
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Savannah 27.8.  
s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leth 30.8 i Exportfart.  
s.s. *Benedikt*, Falk, København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Andersen, Stettin-København-Vestnorge Rute  
s.s. *Berlin*, Vinding, ank. Rotterdam 22.8.  
s.s. *Bertha*, Lassen, paa Rejse til Liverpool.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Antwerpen 25.8.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Newcastle 31.8.  
s.s. *Bodil*, ank. Port de Bauc 26.8.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. København 28.8. p. R. t. Preston.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 28.8.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 27.8.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kenitra 27.8.  
s.s. *Brasilien*, afg. Philadelphia 29.8. til Leningrad.

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.

## 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

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 E.C. 3.

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} »Lambert»
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 .....	} »Lamberte
Burntisland, 20, High Street .....	
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

**HARALD ISACHSEN & CO., Ltd.**

Skibsmæglere og Befragtningsagenter

TELEGRAM-ADRESSE: "AVANCEUR", LONDON

CODER: SCOTT'S &amp; 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.	"Carlbom, Grimsby"	Hull: Central 5098 (two lines)
Baltic	"Carlbom, Hull"	Immingham: Central 38
	"Carlbom, Newcastle-on-Tyne"	Newcastle: City 144

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

**J. A. FINZI & YOUNG**

8, FENCHURCH BLDGS.  
LONDON, E. C. 3  
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## FILIALER:

69 Princess .....

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART    Telegram-Adresse: MORDEY    Telegram-Adresse: SHEARMAN    Telegram-Adresse: SHEARMAN  
CARDIFF    NEWPORT    BARRY    AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

**ANDREW LEITCH & CO.**

KUL EKSPORTØRER  
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE &amp; GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

GLASGOW

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHEL**

Skibsmæglere &amp; Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyningen

**C. A. G. FYHN**

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG  
EAST HIGH STREET  
METHIL

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

s.s. *Brallingsborg*, Larsen, pass. Colon 27.8.  
 s.s. *Brelagne*, Hartmann, afg. Aarhus 29.8.  
 s.s. *Brelland*, Larsen, afg. Blyth 29.8.  
 s.s. *Britta*, pass. Brunsbüttel 29.8. p. R. t. Kongsberg.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Miami 28.8.  
 s.s. *Bryssel*, Jensen, ank. Aarhus 31.8.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Manati 30.8.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 27.8. t. Brasilien.  
 s.s. *Carmen*, afg. Santander 29.8. til Grangemouth.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Tanger 29.8. til Ceuta.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Honolulu 27.8.  
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, afg. Norfolk 24.8.  
 s.s. *Cimbria*, Svann, København-Randers Ruten.  
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Antwerpen 29.8.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Rotterdam 30.8. til Finland.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Suez 26.8. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Cyrlil*, Duhn, pass. Kieler Kanal 31.8.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen); afg. Wistawarf 21.8. til Watchet.  
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Savona 31.8.  
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Bjørkø 24.8.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. London 25.8.  
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. Ivigtut 24.8. til København.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Terneuzen 24.8.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Glasgow 28.8.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Philadelphia 28.8. til Baltimore.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. New Orleans 30.8.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Christianssand 18.8. t. Portland.  
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. København 27.8. i Exportfart.  
 s.s. *Dorrit*, ank. Kolberg 12.8.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin*, Krogh, oplagt i København.

## E

s.s. *Ebba*, ank. Alicante 29.8.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Liverpool 28.8.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Kotka 22.8.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Norrkøping 29.8.  
 s.s. *Ella*, Bautrup Christensen, oplagt i København siden 17.2.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Seville 29.8.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Kristianssund 29.8.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Porto Empedocle 28.8.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kotka 30.8. p. R. t. W. Hartlepool.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Piteå 24.8. paa Rejse til Boston.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Havanna 10.8.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. London 25.8.  
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 29.7.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Korsør 25.8.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Poole 29.8. til Tynen.  
 s.s. *Esbørn Snare* Dreyer, oplagt i Esbjerg siden 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Wiborg 30.8.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. Walkom 21.8.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Great Yarmouth 27.8.  
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. København 30.8.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København siden 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-sydøyske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. Bangkok 22.8.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. West Hartlepool 27.8.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Dok i Frederikshavn siden 25.8.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Hamborg 30.8.  
 s.s. *Flora*, Andersen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. Barry 27.8.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Grangemouth 28.8.  
 s.s. *Frankrig*, Parker, afg. Archangel 26.8.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Rotterdam 28.8.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 29.8. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. San Miguel 20.8.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Danzig 27.8. til Hull.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Kajs, i Dok i København.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Svendborg 20.8.

## G

s.s. *Garonne*, Bautrup Christensen, København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautalyr*, Nielsen, afg. Ivigtut 21.8. til København.  
 s.s. *Gerd*, ank. Cardiff 29.8.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, ank. Helsingør 28.8.  
 s.s. *Gorm*, afg. Montreal 19.8. til København.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. London 22.8.  
 s.s. *Gunver*, pass. Falmouth 29.8. p. R. t. Genoa.

## H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. København 29.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. West Hartlepool 31.8.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. Rotterdam 24.8.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Cagliari 18.8.  
 s.s. *Harald*, Pedersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, pass. Holtenau 28.8. paa Rejse til Kotka.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 30.8. i Exportfart.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Bristol 21.8.  
 s.s. *Helene*, ank. Sevilla 29.8.  
 s.s. *Helga*, pass. Carveiro 30.8.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.8.  
 s.s. *Hengest*, Ingeman Andersen, opl. i København siden 21.4.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Donau 7.8.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Tunis 27.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 24.8. ti. Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. København 29.8. til Preston.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Archangel 29.8.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Julianehaab 27.8.

## I

s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Kotka 24.8.  
 s.s. *Inger*, ank. Hernösand 30.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. København 29.8.  
 s.s. *Island*, Frandsen, København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Caibarien 29.8. til Galveston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. Libau 29.8. t. København.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Hook of Holland 28.8. til Bordeaux.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Antwerp 29.8.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Guisborough 28.8.  
 s.s. *Jenny*, ank. København 21.8.  
 s.s. *Johanne*, ank. Antwerp 28.8.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Cardiff 28.8.  
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Møllersvik 27.8.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Hampton Roads 24.8.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Penang 30.8. til Port Swettenham.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Garston 29.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Tranø (Norge) 25.8. p. R. t. Archangel.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Mariager 29.8.  
 s.s. *Kåren*, Brinch, ank. Brånfors 28.8.  
 s.s. *Karla* afg. Livorno 29.8. til Marseille.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 29.8.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Libau 28.8. til Vestengland.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Liverpool 29.8.  
 s.s. *Kentucky*, afg. Helsingør 29.8. til Barry.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, (Pacific), Larsen, ank. Raumo 29.8.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. New Orleans 21.8.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. London 25.8.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Leningrad 25.8.  
 m.s. *København*, Mortensen, ank. København 22.8.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Sundsvall 23.8.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Hull 30.8.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Frederikshavn 31.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Christensen, ank. New York 26.8.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Wasklot 28.8. til London.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 25.8.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 29.8. til København.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. København 31.8. til Tyne.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Kotka 26.8.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Port Said 27.8. til Valencia.  
 m.s. *Malini*, Christiansen, ank. Bangkok 29.8.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Kotka 29.8. til Ostende.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Karebæksminde 27.8.  
 s.s. *Margrethe*, henligger i Esbjerg som Reserveskib.  
 s.s. *Marie*, pass. Brunsbüttel 22.8. p. R. t. Alicante.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Toppila 28.8. til Boulogne.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Emden 31.8.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, afg. Montreal 3.8.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
 INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
 NEW ORLEANS

MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
**BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG**

**DOMINION  
 SHIPPING COMPANY**  
 (S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*  
*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE:  
 "DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE  
 MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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*

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

MIDDLES-  
BROUGH

TELEFON Nr. 51      TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

**JOYCE & CO.**

*Skibsforsyninger fra Lager og Frilager*  
 8 KINNEIL STREET  
 BO'NESS

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

GOOLE

**BUCHAN & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører  
**GRANGEMOUTH**

GRANGE-  
MOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp  
 Telegr.-Adr.: »Steam« · Telefon: 59 & 189, Privat 59 a

**T. SHERBURN**

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

SUNDERLAND

NORSK VICEKONSULAT      SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
**BURNTISLAND**

Telegram-Adr.: »Mitchelle«  
 Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
 Sunderland / England

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



Skibsbyggere · Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtere, 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. *Maryland*, Jørgensen, afg. Antwerpen 13.8. t. Philadelphia.  
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, pass. Frederikshavn 30.8. paa Rejse til London.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Catania 31.8. til Messina.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, pass. Troon 29.8. p. R. t. Valencia.  
 s.s. *Møen*, Olsen, København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

**N**

s.s. *Nancy*, afg. Rouen 28.8. til Aalborg.  
 s.s. *Nautik*, afg. Helsingfors 29.8. til Calais.  
 s.s. *Neptun*, pass. Holtenau 30.8. paa Rejse til Wiborg.  
 s.s. *Nerma*, afg. Thames 29.8. til Kubikenborg.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 26.8. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, afg. Frederikshavn 27.8. til København.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 28.8. paa Rejse til Mantyluoto.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Blyth 30.8. p. R. t. Køge.  
 s.s. *Nordsoen*, afg. Grimsby 29.8. til Vejle.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Bandholm 27.8.

**O**

m.s. *Odense*, Viero København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i København siden 18.8.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Kuusiluoto 26.8.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. København 29.8.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Leningrad 29.8.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 27.8.

**P**

s.s. *Pacific*, Mathiesen, pass. Sunda St. 24.8. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Panama*, Hjerrum, ank. Liverpool 24.8.  
 m.s. *Parkeston*, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, ank. Newport News 26.8.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 27.8. til Esbjerg.  
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Canal 17.8.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. W. Hartlepool 27.8.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. London 29.8.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. London 27.8.

**R**

s.s. *Randi*, pass. Brunsbüttel 18.8. p. R. t. Tarragona.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Antwerp 20.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Sharpness 29.8.  
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. Blyth 30.8.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 30.8. p. R. t. Rouen.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 13.8.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Export, afg. København 31.8.

**S**

s.s. *Saga*, København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 23.8. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, ank. Reval 28.8.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Middelsbrough 30.8.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Oushant 30.8. paa Rejse til Luderitz S. W. Afrika.  
 m.s. *Siam*, Rasmussen, ank. Hamburg 31.8.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Trångsund 30.8.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Freemantle 26.8. til Callao.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Anckland 19.8. til Callao.  
 s.s. *Sigrud*, Madsen, afg. Methil 29.8.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Middelfart 30.8.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, ank. Antwerp 29.8.  
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 30.8. paa Rejse til Antwerpen.

s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wiborg 30.8.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Granville 19.8.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Leningrad 27.8.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, afg. Danzig 26.8. til Grangemouth.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Skodsborg*, Berchalt, ank. Middelsbrough 27.8.  
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Bjerkø 22.8.  
 s.s. *Sleipner*, Hansen, i Rutefart København-Leith-Færøerne.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, afg. Wiborg 28.8.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Grangemouth 1.9.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Jacobstad 30.8.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, ank. Kotka 23.8.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Montangas 18.8.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Dungeness 31.8.  
 s.s. *Stella*, ank. Burntisland 29.8.  
 s.s. *Svanhild*, Christensen, afg. Port Talbot 26.8. til Montreal.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Odense 30.8. til Danzig.  
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København.  
 s.s. *Svend*, ank. Blyth 30.8.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ardrossan 26.8.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Philadelphia 26.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Nørre Sundby 27.8.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 30.8.  
 s.s. *Taainge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Las Palmas 13.8. til Golfen.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 31.8. i Exportfart.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Uleaborg 25.8.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 29.8.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Marseilles 31.8. til Genua.  
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Sheritori 18.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. København 29.8.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, København-Leningrad Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i København siden 29.8.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. St. Heliers 24.8.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Hernæsand 28.8.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 31.8. til København.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Bluesfields 24.8.

**V**

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Emden 24.8.  
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Tyne 27.8. til Pargas (Åbo).  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Leningrad 22.8.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Calais 27.8.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Methil 25.8. til Ivigut.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Tampico 26.8.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. København 31.8. til Nakskov.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Hampton Roads 27.8. til Quebec.

**W**

s.s. *Wien*, Jørgensen, oplagt i København.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, pass. Kieler Kanal 5.8.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Antwerpen 27.8.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Rotterdam 29.8.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Yrsa*, (Lauritzen), ank. Liverpool 28.8.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Manzanillo 30.8.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Cardiff 23.8.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

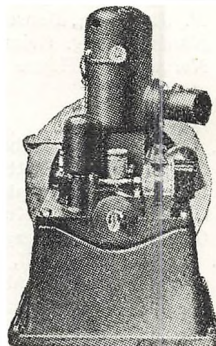
**ESBJERG MASKINFABRIK**JERN- & METALSTØBERI  
CHRISTOFFERSEN & LARSEN*Specialitet:*ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE  
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN  
KOBBERARBEJDE UDFØRES**J. LAURITZEN'S**

MÆGLERFORRETNING

*Esbjerg*BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION  
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822**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«

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

*Skibsmægler*  
**KR. KNUDSEN***Søassurance*KRISTIANSAND, S.  
NORGETelegram-Adresse:  
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**F. V. T. NIELSEN**

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

*(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)*Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5111, København K · Telf.: Byen 1386 x

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuele, Svendborg.

**WIESE & CO., LISSABON**

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMPKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL LEVERANDØRER

# 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**

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilips»

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



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: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korresponderende Redør

**FLETCHERS (STEVEDORES) LIMITED**

ETABLERET I OVER 50 AAR

TELEGRAM-ADR.:  
 “DISCHARGE, CARDIFF”  
 TELEFON: 1898

*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  
**SHELLEN'S SHIPPING  
 & AGENCY CO. SOC. AN.**

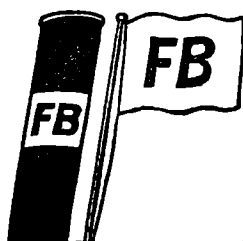
ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG  
 Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,  
 Toldklarere. Spec. Baltic & White Sea Befragtning

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

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB  
 Telf. 1243-1244-12843 • Statstelf. 224 • Telegr.-Adr. »Danskfransk«  
 LANDMANDSBANKENS ANNEX  
 LAXEGADE 8

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



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944 TELEGRAM-ADRESSE Nattefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Kontoret: Central 291 • 13101 • 10392 »TUGBOATS« 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 · 37

FREDAG 11 · SEPTEMBER 1925

32 · AARG.

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

### SEJLSKIBSKONFLIKTEN

Dansk Sejlskibsrederiforenings Bestyrelse har den 3. ds. holdt Møde i Svendborg for at drøfte Strejkesituationen. Det vedtoges, at Foreningen i Betragtning af de vanskelige Kaar, som Sejlskibsfarten arbejder under, ikke kan imødekomme Sømændenes Forbunds Krav, saa meget mere som den stigende Kronekurs stiller Sejlskibsfarten endnu uheldigere, end da Kravet fra Sømændenes Side blev fremsat. I Anledning af fremkomne Rygter om, at der i de sidste Dage skulde være indledet Forhandlinger mellem Rederne og Forbundet om Konfliktens Afslutning, erfarer vi, at saadanne Forhandlinger *ikke* har fundet Sted, og at der i nær Fremtid næppe kan ventes indledet Forhandlinger.

Det maa være indlysende for alle, altsaa ogsaa for Sømændene selv og deres Ledere, at Sejlskibsrederne paa ingen Maade kan betale højere Lønninger. Hvis de kunde, lagde de jo ikke deres Skibe op, men betalte den forlangte Forhøjelse, eller forhandlede sig frem til et eller andet Kompromis. Vi ved jo alle, at Sejlskibsfarten i lange Tider har været en fortvivlet daarlig Forretning, og at kun stærke Samfundshensyn har bevæget Sejlskibsrederne til at holde deres Skibe i Fart. Nu kan de altsaa ikke mere, og vi vil da blive Vidner til det tragiske Skuespil, at alle større danske Sejlskibe vil blive lagt op i uoverskuelige Tider eller solgt til Udlandet.

Sømændenes Forbund har valgt et af de mest kritiske Øjeblikke i Landets økonomiske Liv til at fremsætte sine uopfyldelige Krav og til paa kunstig Vis at øge den bestandig voksende Arbejdsløshed. Paa et Tidspunkt, da Fragtmarkedet er daarligere end nogensinde, og da Kronen har naaet en 25 Procent højere Værdi end for seks Maaneder siden, fremsætter Forbundet først sit Lønkrav og erklærer derefter med Assistance af sin bolshevistiske Gefrejer, Dansk Arbejdsmands Forbund, en saa giftig og international Strejke, at mange danske Sejlskibe ikke engang vil være i Stand til at lægge op i dansk Havn — en Handling, man venter af ondsindede Børn, der ødelægger af Ødelæggelseslyst, men ikke af ansvarsbevidste Mænd.

Man har insinueret, at Sejlskibsrederne ikke arbejder under saa slette økonomiske Forhold, som de har ladet Offentligheden forstaa. Vi skal hertil svare, at Sejlskibsrederens Kaar har i de sidste fem Aar været saa usle som overhovedet tænkes kan. Det har saaledes været næsten umuligt for mange af de mindre Redere at præstere de skyldige Præmiebeløb for Mandskabets Ulykkesforsikring, der jo efterhaanden er blevet en tung Byrde for Skibsfarten i det hele taget. Vore Læsere vil mindes, at under Krigen første Dansk Dampskibsrederiforening sammen med Ø. K. og Landmandsbanken en Flaade paa 22 Sejlskibe fra at blive solgt til Udlandet og dannede Dansk Sejlskibsrederi Aktieselskab. Trods al mulig Paapasselighed og

en saare økonomisk Drift har dette Rederi kun lige kunnet dække sine Udgifter, men der er intet blevet tilovers til Afskrivninger eller til Aktionærerne.

Vi staar altsaa nu overfor den triste Mulighed, at vor danske Sejlskibsflaade — Havets stolte Svaner — helt vil forsvinde. Dette er intet mindre end en national Katastrofe. I første Række rammes naturligvis vore Sejlskibscener, hvor praktisk talt hele Befolkningen direkte eller indirekte er afhængig af Sejlskibsfartens Velfærd. Hver Familie i de Egne er paa en eller anden Maade knyttet til Sejlskibene; Far og Sønner danner Besætning og Officerer, eller arbejder paa Sejlskibsværfterne eller driver Købmandsforretningen, som leverer Provianten; næsten enhver Familie har Aktier eller Andele i disse Skibe; og for dem alle betyder Sejlskibsfarten det daglige Brød.

Men ogsaa for hele Nationen, dansk Søfart i Særdeleshed, er det af bydende Nødvendighed, at Danmarks Sejlskibsflaade opretholdes. Den er i de senere Aar blevet mindre og mindre, en yderligere Indskrænkning, for slet ikke at tale om dens fuldstændige Forsvinden, vilde være skæbnesvanger. I Artikel efter Artikel har vi i dette Blad paapeget, hvad Træningen ombord i Sejlskibene betyder som Led i vor Sømandsuddannelse. Med den vanvittige haarde Konkurrence i international shipping, er det en Livsbetingelse for dansk Søfarts fortsatte Trivsel, at vore Sømænd faar den allerbedste Uddannelse — og den faar de *before the mast* i vor udmærkede Sejlskibsflaade.

### SKIBENES BEMANDING

Dansk Sømandsforbund har tilsyneladende ment, at det ikke har gjort Ulykker nok ved at rode vort Samfund ind i den meningsløse Sejlskibsstrejke, som vi ovenfor gør til Genstand for vore Betragtninger. Med en Energi, som er en bedre Sag værdig, har de i den senere Tid agiteret i Pressen for Indførelse af faste Bemandingsregler for Skibe. Meningen med denne Agitation var tydelig nok den, at forberede Offentligheden paa en Henvendelse til Erhvervsministeriet. Nu er denne kommen. Erhvervsministeriet anmodes om at nedsætte en Kommission, der skal undersøge, om der ikke bør indføres faste Bemandingsregler for Skibe. Og Sømandsforbundet begrundet denne Henvendelse med en noget vag Klage over, at Rederne paa Grund af de vanskelige Tider erstatter ældre Mandskab med yngre og samtidig indskrænker Mandskabets Størrelse.

Naar *Berlingske Tidende* erfarer, at man fra Erhvervsministeriets Side har til Hensigt at efterkomme Sømændenes Ønske og nedsætte en Kommission, der skal undersøge, hvilke Regler, der bør træffes angaaende Skibenes Bemanding, tillader vi os at tvivle. Erhvervsministeriet vil næppe paa Forhaand tage Stilling i en saadan Sag og betyde, at en eventuel Kommission vil have at skabe saadanne Regler. Det har man ikke Lov til at tro. Vi tror ikke engang, at Er-

hvervsministeriet har givet Løfte om at nedsætte en saadan Kommission. I Tider som disse betænker et ansvarligt Ministerium sig mere end een Gang, inden det foretager sig Skridt af denne Art. Ganske særligt i dette Tilfælde, hvor Ministeriet maa vide, at Skibsfartens Interesser forbyder flere Spændetrøje-para-graffer.

Saadanne Bemandings-Regler er ganske overflødige. Erfaringen viser, at man trygt kan overlade Bemandings-spørgsmaalet til Kaptajn og Reder. Man kan ikke pege paa et eneste Tilfælde i vor moderne Søfartshistorie, hvor utilstrækkelig Bemanding har været Aarsag til eller Skyld i en Søulykke. Vor Lovgivning er fuldt ud betryggende i saa Henseende. Den er endda paa nogle Punkter strengere end noget andet Lands, f. Eks. den ret meningsløse Bestemmelse om, at Skibe over 500 h.p. engageret i Middelhavsfart ikke maa nøjes med to Maskinmestre, men skal have en Tredjemester.

#### Dansk Hyre den højeste.

Nye Bemandings-Regler vil betyde forøgede Udgifter for Skibsfarten til ingen Verdens Nytté — med mindre det er nyttig Gerning at lønne overflødigt Mandskab. Jo, de vil ogsaa gøre den danske Handelsflaade fuldstændig konkurrenceudygtig. Den har svært nok ved at betale de nuværende, rigelige Besætningers Løn. Vi maa nemlig ikke glemme, at siden Kronen er steget til sin nuværende Højde, betaler vi her i Danmark højere Hyre end i noget andet evropæisk Land, England ikke undtaget.

Saa det er vist klogest, at vi ikke hører mere om den Kommission, »der skal undersøge, hvilke Regler, der bør træffes angaaende Skibenes Bemanding«.

#### UHYGGELIG SPAADOM

Den høje Hyre er selvfølgelig i høj Grad medskyldig i de uhyggeligt voksende Oplægninger af dansk Tonnage. Nu maa vi følge Trop med de andre valuta-stærke Nationer og se vor herlige Flaade ligge som fast Garniture til vor skønneste Promenade. Et grumme trist Syn er det, og man griber sig selv i at spørge, om det ikke er for dyr en Pris at betale for den saakaldte »hæderlige« Krone, og om Erhvervene — Dampskibsrederne inklusive — ikke har været for ædle og uselviske i deres Velsignelse af Bestræbelserne mod en dansk Krone i Pari. Dette er vel kættersk Tale, men alligevel ..... det er ikke Pari, det kommer an paa, det er en fastliggende, en stabiliseret Krone, vi trænger til, og som Udlandet forlanger af os. Den, der skriver disse Linjer, har *Lederen af National City Bank, selveste Præsident Mitchell's Ord for, at en dansk Krone ikke bliver en uhæderlig Krone, fordi den stabiliseres under Pari*, og at Udlandet ikke vil betragte en Stabilisation, f. Eks. ved 90, for et utiltalende Forsøg paa at snyde sig fra sine Forpligtelser.

Naa, det var et Sidespring, og vi kom væk fra Oplægningerne, som efter alle Solemærker at dømmes vil forøges Uge efter Uge. En Avtoritet paa Søfartsområdet som Folketingsmand, Skibsreder Halfdan Hendriksen ser grumme sort paa den nærmeste Fremtid. I et Interview med *Nationaltidende* siger han, "at vi i Vinter vil staa overfor en Arbejdsløshed af meget stort Omfang frygter jeg i høj Grad, og det bliver desværre ikke alene Industrien, der rammes af denne Ulykke. Ogsaa Skibsfarten lider haardt under Deflationen i Forbindelse med Fragtsatser, og i Løbet af en Maaned Tid eller to vil sandsynligvis langt over Hundrede danske Dampere være oplagt.

Det maa nøje overvejes, hvad der fra Regerings og Rigsdags Side kan gøres for at forsøge paa at holde Erhvervene i Gang og derved raade nogen Bod paa Arbejdsløsheden. Jeg ser ikke, hvorledes det vil blive muligt, medmindre de nuværende Lønninger

reguleres nedad i Forhold til Kronens større Købe- evne."

I Sandhed, en grumme trist Spaadom. Og de seneste Begivenheder indenfor Dansk Sømandsforbund tyder ikke paa, at Samfundet kan vente megen Fordragelighed eller Resignation fra den Side.

#### DE DYRE PROVINSHAVNE

Det er ikke alene Priserne i almindelig Handel og Vandel, der maa ned, men ogsaa paa offentlige Gebyrer saavel som Portotakster, Telegramtakster, Lodstakster, *Havnetakster* ..... forlangte Dansk Dampskibsrederiforening i sin Valuta-Erklæring til Erhvervsministeriet, som vi gengav i sin Ordlyd i vort sidste Nummer.

Vi understreger *Havnetaksterne*. Det er ganske nødvendigt, at de kommer ned, og vi forstaar ikke, hvorfor man nøler dermed. Trods alle Forsøg paa at faa de gamle Takster stadfæstet for en ny Periode paa fem Aar, er det ikke lykkedes Havnesammenslutningen at faa Regeringen hertil. Og nu, da Kronen er steget circa 25 Procent, siden Havnesammenslutningen begyndte at arbejde for Stadfæstelsen, vil det selvfølgelig slet ikke lykkes for den.

Men hvorfor har Regeringen ikke forlangt en klækkelig Nedsættelse og gennemført den for længe siden? Der er da ikke noget at tøve efter, med mindre man vil vente, til Kronen gaar i Pari for at opnaa en endnu større Nedsættelse! Det er nu snart fire Aar siden, Rederieringen for første Gang rejste Sagen og forlangte lavere Havnetakster, og hidtil har man altsaa kun opnaaet det negative Resultat, at Regeringen ikke har stadfæstet de gamle og altfor høje, meningsløst høje Takster. Som vi tidligere har omtalt i disse Spalter, protesterer flere af de større Havne, navnlig Aarhus og Aalborg selv imod de høje Takster, men har ikke kunnet faa Sammenslutningens Tilladelse til en kraftig Nedsættelse. Sagen er den: Sammenslutningens Rater fastsættes efter det elendige Princip, at man benytter de dyreste af Havnene som Basis for Beregningerne. Mange af disse dyre Havne er blevet udvidet og uddybet for at tilfredsstille en ofte absurd Lokalpatriotisme, ofte i direkte Strid med Skibsfartens Ønsker. Det er derfor ganske meningsløst, at Skibsfarten skal betale for disse Udslag af lokal Forfængelighed — det er hverken Skibsfartens eller Statens (d.v.s. Skatteyderne) Opgave eller Pligt. Har vedkommende Byer bygget for dyre eller upaakrævede Havne, maa deres egne Borgere selv betale derfor i Form af højere Kommune-Skatte.

Det er ikke Skibsfarten alene, som ser saadan paa dette Spørgsmaal. Industriens Mænd er ganske enige med Skibsfartens om, at de dyre Havnetakster maa nedsættes og det klækkeligt. Paa det Felt er der i disse Dage etableret et yderst lykkeligt Samarbejde mellem Industriraadet, Dansk Dampskibsrederiforening og Baltic and White Sea Conference, og det skulde gaa underligt til, om dette Samarbejde ikke affødte den længe ventede klækkelige Nedsættelse.

#### UDLÆNDINGE I DANSKE SKIBE

Det har vakt pinlig Opmærksomhed i Søfartskredse, at *Nationaltidende* i en Artikel fornylig angreb Oversøisk Compagni, fordi dette Selskab havde foretrukket at beskæftige tyske Søfolk i Stedet for danske i et af sine Skibe. Naturligvis angreb den danske Arbejderpresse Selskabet i endnu stærkere Ord, men det var jo kun hvad man kunde vente — det er jo dens job.

Selve Sagen interesserer os ikke overvældende. Det forekommer os, at et Selskab har den simple Pligt overfor sig selv og sine Aktionærer at sørge for saa betryggende og billig Besætning som mulig — ganske særlig i Krisetider, hvor Rederierne i bedste Tilfælde

(Fortsættes Side 626)



## TONNAGEOPLÆGNING SOM FRAGTREGULATOR

I Tider, naar Fragtmarkedet er elendigt og Kaarene for Skibsfarten derfor meget vanskelige, er det ret nærliggende i en systematisk Oplægning af overflødig Tonnage at se et virksomt Middel til Bedring af Forholdene. Under den nu herskende Depression er Tanken da ogsaa Gang paa Gang bleven fremsat i Skibsfartskredse og i Pressen, og nylig har Kommandør *Ettore Pollich*, administrerende Direktør for »Navigazione Libera Triestina, fremsat et Forslag i samme Retning.

Han erklærer ikke at ville søge at gribe ind i de naturlige Love for Tilførsel og Efterspørgsel, der selvfølgelig altid maa regulere Fragtsituationen i Almindelighed, men ønsker ikke desto mindre at foreslaa alle Verdens Skibsredere et Forslag til Normering af Fragterne.

Kommandør Pollichs Forslag gaar ud paa følgende:

1) Oprettelse af en Centralkomite i London efter samme Mønster som Lloyds Registers Bestyrelse og med Repræsentanter for alle Redere, der støtter Planen.

2) Komiteen burde repræsentere ca.  $\frac{2}{3}$  af Verdenstonnagen, navnlig Ruteskibe, hvilket Antal burde være tilstrækkeligt til at forhindre utilbørlig Nedgang i Fragterne.

3) Komiteens Virksomhed skulde gaa ud paa en Slags gensidig Forsikring, med kontrollerende Repræsentanter i de vigtigste Havne, f. Eks. i de samme Havne, hvor Lloyds Register er repræsenteret.

4) Hvert Medlem betaler til en fælles Kasse én Penny pr. Brutto-Register-Ton pr. Dag, d.v.s.  $\frac{2}{6}$  pr. Brutto-Register-Ton i Maaned. Dette skulde være Maksimalafgiften og kun betales for en Maaned hvert Finansaar. Redere, som ønskede at betale en mindre Afgift, skulde kunne gøre dette, men Minimalafgiften maatte være én Penny om Dagen pr. Netto-Register-Ton i en Periode af en Maaned hvert Aar. Hvis det ønskedes, skulde man i Stedet for at indbetale Afgiften kunne nøjes med skriftligt at forpligte sig dertil. De indkomne Beløb skulde anvendes til at dække Tab for Redere foraarsagede ved, at disse havde spildt Tid ved at afvente rimelige Fragter. Det længste Tidsrum, for hvilket der skulde ydes Erstatning, skulde være 30 Dage, og det skulde være en Forudsætning, at Skibet ikke var lagt op i dette Tidsrum, og at Opholdet ikke skyldtes Reparation, Strejke etc. Opholdet skulde med andre Ord være frivilligt og gøres for at opretholde Fragtraterne.

### Beregningen af Erstatningsbeløbene.

Hvert Medlem skulde kunne kræve Erstatning for en Tid af en Maaned om Aaret, men kun for Perioder paa over tre Dage, kortere Ophold skulde falde paa Rederens egen Kasse, og Erstatningen pr. Dag skulde ikke overstige den Afgift pr. Dag, som den paagældende Reder havde indbetalt. Det vil altsaa sige, at hvis f. Eks. al Tonnage standsedes i en Maaned, skulde hver Reder have udbetalt lige saa meget, som han havde indbetalt. Da det imidlertid er temmelig givet, at en saadan frivillig Oplægning selv under de vanskeligste Forhold ikke vilde komme til at omfatte mere

end højst  $\frac{1}{3}$  af den indskrevne Tonnage, skulde Komiteen have Mulighed for at kunne garantere Erstatning for en længere Periode af Uvirksomhed. Under saadanne Forhold kunde man f. Eks. beregne Erstatningen til  $\frac{2}{6}$  pr. Brutto-Register-Ton for den anden Maaned,  $\frac{1}{6}$  for den tredie,  $\frac{1}{6}$  for de følgende Maaneder.

Erstatningsbeløbene skulde krediteres de til Erstatning berettigede Redere, men hvis det ved Aarets Slutning skulde vise sig, at Kassen ikke kunde opfylde de indkomne Krav, skulde Komiteen foretage en Reduktion af disse, saaledes at Afgifterne fra Rederne ikke kom til at overstige  $\frac{2}{6}$  pr. Brutto-Register-Ton om Aaret.

Komiteen skulde have Ret til at udelukke Redere, der ikke optraadte bona fide, og Tonnage, der var over 25 Aar gammel, skulde ikke kunne indtegnes.

Efter Forslagstillerens Mening vil en Erstatning paa  $\frac{2}{6}$  for en Maaned ikke være nogen lønnende Forretning for en Reder, og en hvilken som helst Fragt skulde give bedre Udbytte, hvorfor heller ingen fornuftig Reder kan tænkes at ville lade sit Skib ligge stille for Erstatningens Skyld, men det foreslaaede System skulde sætte Rederne i Stand til lettere at holde ud for at faa rimelige Fragter.

Kommandør Pollich mener, at Medlemsafgiften i Praksis vilde blive ca. 1/- pr. Ton om Aaret og Gennemsnitsudgiften ca. 200 Pd. Sterl. pr. Skib. Fortjenesten vilde antagelig blive mindst 300 Pd. Sterl. pr. Skib om Aaret, og 2 Pence mere pr. Ton i Fragt paa hver Rejse skulde være tilstrækkeligt til Imødegaaelse af Afgifterne.

### Boycott af udenforstaaende Redere.

De største Vanskeligheder vil selvfølgelig kunne voldes af dem, der staar uden for Sammenslutningen, men da

denne burde omfatte mindst  $\frac{2}{3}$  af Verdenstonnagen, kunde Medlemmerne forpligte sig til at boycotte alle Befragtere, Afskibere, Modtagere, Mæglere og Agenter, som har Forbindelse med Redere udenfor Sammenslutningen, saaledes at det blev Medlemmerne forbudt at transportere Last for Købmænd, som gjorde Forretning med udenforstaaende Redere. Under saadanne Forhold, mener Forslagsstilleren, vilde ikke ret mange Redere blive staaende uden for Sammenslutningen, naar undtages visse Ruter, hvilket ikke vilde paavirke Systemets Effektivitet.

Da Spørgsmaalet jo er af den største Interesse for Skibsrederne, er det kun naturligt, at man overalt ivrigt drøfter disse Forhold, og bl. a. skal man indenfor The Baltic and White Sea Conference for Tiden arbejde med et konkret Forslag angaaende Spørgsmaalet om Oplægning, fremsat af en af de førende danske Skibsredere.

### Hvor megen Tonnage er oplagt i Øjeblikket?

Det kan være vanskeligt at bestemme det nøjagtige Tal for Antal oplagte Skibe og Tonnage. Der anføres i *Fairplay* nogle tilnærmelsesvis rigtige Tal, og hvad angaar Storbritannien, De Forenede Stater, Danmark, Frankrig, Tyskland, Holland og Norge, er der oplagt tilsammen 1,675 Skibe med 5,942,434 Br. Tons. For

(Fortsættes Side 626)

## DANSKE OPLÆGNINGER

Ved Redaktionen Slutning erfarer vi, at de danske Oplægninger i Øjeblikket andrager ialt 24 Dampskibe med en samlet Tonnage af 34.378 Brutto-Register-Tons (54.690 T. d. w.), altsaa en Forøgelse for sidste Uge af 3 Skibe og ca. 7.000 Br. Reg. Tons.

Der er desværre al Grund til at tro, at Oplægningerne i Ugens Løb vil stige betydeligt.

## U. S. A. LINJERNE OG SVENSKA AMERIKALINJEN

Den europæiske Direktør for U.S.A. Linjerne, Mr. Winchester, er under et Ophold i Göteborg blevet interviewet af et derværende Blad og har herunder udtalt, at et Samarbejde mellem Svenska Amerikalinen og U.S.A. Linjerne paa Southampton og Bremen vilde være naturligt og af stor Interesse for begge Parter, og Samarbejdet burde etableres efter Principet 50 pCt. til hver.

Bladet kommenterer Mr. Winchesters Forslag og udtaler, at indtil for 10 Aar siden foregik al Trafik mellem Sverige og U.S.A. over udenlandske Linjer. Sverige havde imidlertid udmærkede Forudsætninger for Opretholdelse af en direkte Linje, hvilket ogsaa fremgaar af dennes Popularitet og Udvikling, og nu, da den svenske Linje er i Begreb med at sætte Verdens mest moderne Baad i Fart paa Amerika, vil den statsejede amerikanske Handelsflaade have Halvdelen af Trafikken.

Det er Samarbejde, man ønsker, i »fælles Interesse«. Det bør i denne Forbindelse huskes, udtaler Bladet, hvorledes U.S.A. Linjerne for ca. et Aar siden ved Cirkulærer til Personer, der driver Forretning paa Amerika, anmodede om, at man i en vis angiven Tid paa al Post til Amerika skulde notere, at denne skulde sendes med U.S.A. Linjernes Baade, for at Myndighederne i det nævnte Tidsrum kunde veje Posten for i Overensstemmelse med Resultatet heraf at bestemme Fordelingen af Postafgifterne mellem de forskellige Postdampere. Hensigten syntes saaledes at være at skaffe sig Fordel paa andres Bekostning i et Spørgsmaal, som ikke kan falde ind under almindelig Konkurrence.

Indtil for nogle Aar siden kunde en udenlandsk Skibsfører end ikke ved Myndighedernes Hjælp bringe en Besætning tilbage, som var rømt i amerikansk Havn, selv om Skibet var klart til Afgang og uden Mandskab. I Frihedens Land havde Forhyrings-

kontrakten ingen Betydning. Dette udnyttedes overordentlig stærkt under Krigen, da man i Amerika i høj Grad trængte til udenlandske Sømænd til den hurtigt voksende amerikanske Handelsflaade, men Forholdene ændrede sig snart. Den amerikanske Tonnage blev lagt op, og man kunde end ikke beskæftige de hjemlige Søfolk. Indvandringsloven skærpedes og til læmpedes for Sømænds Vedkommende paa en saa drastisk Maade, at man endog idømte Skibsførerne Bøder, naar Folkene rømte i amerikansk Havn, hvad enten det stod i Vedkommendes Magt at hindre Rømningen eller ej.

## Intet Samarbejde.

Forskellige andre nærliggende Omstændigheder i Forbindelse med den af Amerika i de senere Aar førte Søfartspolitik taler et altfor tydeligt Sprog til, at »Samarbejdet« skulde virke umiddelbart tillokkende, og at Svenska Amerikalinen ikke for »Samarbejdets Skyld« vil gaa med til at dele halvt med U.S.A. Linjerne, kan man være temmelig sikker paa.

## En Protest.

Mr. Winchester er senere blevet interviewet af et københavnsk Blad om ovennævnte Forhold og har herunder udtalt:—

Man har i et Interview i Göteborg lagt mig nogle Udtalelser i Munden om, at der skulde etableres et intimt Samarbejde mellem »Svenska-Amerika-Linjen« — som jo nu sætter sin store nye Motor-Liner »Gripsholm« i Fart — en »Samsejling« eller saadan noget, efter Principet 50 pCt. til hver af Parterne.

Noget saadant har jeg imidlertid hverken tænkt eller sagt. Jeg har sagt i al Almindelighed, at det vilde ikke være urimeligt, om Rutearten mellem U.S.A. og Sverige i Hovedsagen bestrides af de to Lande, der er de mest interesserede Parter deri, og udtalt Haab om godt Samarbejde mellem Sverige og Amerika, men intet derud over.

(Fortsættelse fra S. 624.)

sejler med Tab — og vi gaar ligeledes ud fra, at den Arbejder, der siger Nej-Tak til en Fordobling af sin Løn, selv om dette Tilbud kom fra Tyskland, mere hører hjemme som Udstillingsgenstand i vort oldnordiske Musæum end som aktiv Deltager i vort moderne Erhvervsliv.

Derimod interesserer Kritiken af Oversøisk Compagni os levende. Vi forstaa den ikke i Nationaltidende og ej heller i Arbejderpressen. Foran os ligger et Eksemplar af Søfyrbødernes Forbunds Beretning om Virksomheden i 1923-25. Paa Side 13 læser vi under samme Overskrift, som vi benytter til denne Artikel, følgende:

»I Slutningen af Marts 1924 vedtoges en Lov efter hvilken det bl. a. foreskrives, at ingen Udlændinge maa afmønstres i danske Havne uden Statspolitiets Tilladelse.

Denne Bestemmelse havde den uheldige Virkning, at Rederierne nægtede at paamønstre fremmede Folk af Hensyn til eventuelle Besværigheder ved disses Afmønstring, og da Forbundet som bekendt har flere Hundrede Udlændinge som Medlemmer, af hvilke ca. 200 er Skandinaver, tog vi straks Initiativet til at faa en Ordning for disses Vedkommende, dels fordi vi følte os forpligtede dertil, og dels fordi vi ikke kunde undvære denne Arbejdskraft ved Besættelsen af Skibene.«

Vi billiger ganske Søfyrbødernes Initiativ i den Sag, men vi har derfor nogen Vanskelighed ved at forstaa Logiken i de seneste Dages Protest imod, at et Firma paa et saa vanskeligt Tidspunkt som dette sikrer sig imod mange Ulemper og Udgifter ved at tage en tysk Besætning i et af sine Skibe. Konsekvensen af denne

Uvenlighed imod udenlandske Søfolk fra de danskes Side, kunde let blive en udenlandsk Animositet imod de mange Tusind danske Sømænd, der tjener deres Brød i fremmede Nationers Skibe.



(Fortsættelse fra S. 625.)

Storbritanniens vigtigste Havne opgives den oplagte Tonnage til 420 Skibe paa ialt 1,275,000 Tons og for De Forenede Stater til 1,020 Skibe paa 4,253,000 Tons. Da de nævnte 7 Lande ejer, ifølge Lloyds Register, ialt 18,407 Skibe paa 43,790,000 Tons, ses heraf, at i det mindste 9.1 pCt. af Skibene og 13.6 pCt. af Tonnagen er lagt op. For Storbritannien drejer det sig om henholdsvis 5.1 pCt. og 6.6 pCt. og for De Forenede Stater 30.6 pCt. og 35.6 pCt. Hvis der ses bort fra den amerikanske Tonnage, der for en stor Del er uanvendelig, er 4.3 pCt. af Skibene og 5.3 pCt. af Brutto Tonnagen lagt op, og heraf ses, at den oplagte britiske Tonnage er lidt over Gennemsnittet.

Ses der bort fra Tonnagen paa de store Søer, bestaar Verdens Damp- og Motorskibsflaade af 28,705 Skibe paa tilsammen 60.1 Mill. Br. Tons, og der findes saaledes ikke Oplysninger om 10,298 Skibe og 16.3 Mill. Tons. Er Forholdet for disse Tons det samme som for de 7 nævnte Lande, er der ialt oplagt 3 Mill. Br. Tons eller 4½ Mill. Dødvægt Tons, hvortil yderligere kommer den oplagte amerikanske Tonnage.

## KOLLISION MELLEM TO CERTEPARTIKLAUSULER

Norges Højesteret har afsagt Dom i følgende Sag: S.s. »Jægersborg« blev ved Certeparti af 27. December 1921 sluttet for Aalesunds Saltkompagni A/S til en Rejse med en Ladning Salt fra Torrevieja til en Havn i Vest-Norge ikke nordligere end Kristiansund.

Skibet ankom til Torrevieja Søndag den 25. December, hvorefter Tiden begyndte at løbe Onsdag den 28. Baaden skulde efter dette være færdiglastet 4. Jan. Kl. 1 Middag, men da den først blev færdig 11. Jan., krævede Rederiet for 7 Overliggedage à 800 Kr. pr. Dag, 5,600 Kr. Grunden til Forsinkelsen var, at Baaden ikke fik Tørn, men da efter Certepartiet Ladningen skulde lastes »according to the custom of the port«, ansaa Befragterne sig fri for Ansvar, da Tiden ikke maatte regnes før end fra det Øjeblik, Baaden fik Tørn. Dette bestred Rederiet, idet det henviste til den samtidig foreliggende Bestemmelse »the charteres to provide for prompt loading«.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 8. September 1925.

Spørgsmaalet om Oplægning af Tonnagen, eller i det mindste en Del af denne, er nu ogsaa rykket de fleste danske Redere ind paa Livet. Det skal fremhæves, at Rederne har holdt ud til det sidste, stadig i det rimelige Haab, at en Bedring af Fragtraterne — omend nok saa ringe — før eller siden maatte indtræffe; men selv dette beskedne Haab er ikke blevet opfyldt — tværtimod.

Til de vedvarende elendige eller endog faldende Rater er i den senere Tid kommet et Kurstab, der i Løbet af ganske kort Tid ofte har forandret et (i bedste Fald) minimalt Overskud til et betydeligt større Underskud. Som tidligere fremhævet har det økonomiske Moment ikke været enebestemmende for Rederne, thi i saa Fald vilde Tonnageoplægningen sikkert for længe siden have fundet Sted og i langt større Grad, end hidtil har været Tilfældet. De direkte Udgifter ved Oplægning er ikke ringe, hvortil kommer Forringelsen af Baadenes Tilstand under Oplægningen. Endvidere er det saa sin Sag — selv om kun indirekte — at bidrage til at forøge den øjeblikkelige store og tiltagende Arbejdsløshed; og naar der i Dag ikke desto mindre i danske Havne er oplagt ca. 50,000 Tons d.w. Dampertonnage, ses det bedst, hvor fortvivlede Forholdene er. Det er derfor ogsaa et Spørgsmaal, om ikke Oplægning burde have fundet Sted i større Grad og tidligere, end nu er Tilfældet.

Naar der nu for nylig af en af vore ledende Redere er fremsat et detailleret Forslag om delvis Oplægning af udenlandsk og dansk Tonnage, maa det haabes, at Forslaget kan føres igennem, selv om en snarlig Bedring (som vist ingen kan se, hvorfra skal komme) maatte overflødiggøre yderligere Oplægning i denne Omgang, saaledes, at Rederne senere kan staa bedre rustede til at tage Kampen op med de i Øjeblikket ganske dominerende Befragtere.

I den forløbne Uge er næsten samtlige Markeder af Betydning faldet yderligere af.

River Plate er vedvarende svag, og kun faa Befragtninger er afsluttede og til betydelig reducerede Rater. Dette skyldes ikke Mangel paa hverken Hvede eller Majs, men derimod Vanskeligheder med Afsætningen samt en ganske følelig Konkurrence fra det russiske Marked.

For Nordstaterne og Montreals Vedkommende gælder det samme som for Sydamerika: faa Afslutninger til faldende Rater delvis som Følge af den russiske Konkurrence. For Montreals Vedkommende bør dog i nær Fremtid kunne forventes en mere livlig Omsætning, omend der endnu er længe til Navigationens normale Ophør.

Aalesunds Sørret frifandt i Dom af 9. November 1923 Aalesunds Saltkompagni og henviste til en Højesteretsdom citeret i *Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender* for 1913 S. 145, hvorefter Befragterne, hvor to Klausuler stod i Strid med hinanden, kunde holde sig til den for dem fordelagtigste.

Højesteret kom iflg. N. H. & S. T. til samme Resultat og paalagde Rederiet 800 Kr. i Omkostninger. Højesteret fandt, at det havde Formodningen mod sig, at Befragteren havde overtaget nogen Garanti for at kunne sætte sig udover en Tørnregel, som han ingen Raadighed havde over og heller næppe kunde faa Afskiberne til at gennemføre en Fravigelse af. Desuden forelaa der Analogi fra et lignende Forhold i et nylig effektueret Certeparti mellem de samme Parter, hvor det var paa det rene, at der sigtedes til den i Torreviejas Havn gældende Sædvane med Hensyn til Tørn.

Australien og Indien bringer lidt Opmuntring. De sidst rapporterede to Afslutninger fra Vestaustralien er efterfulgt af adskillige lignende, bl. a. een enkelt Dag 28,000 Tons i 4 Afskibninger over December/Februar til 40/-. Vi antydede sidst, at Sydaustralien i Forhold hertil burde betale ca. 43/6d., hvilken Rate nu er betalt for flere 7,000 Tonnere for December/Januar Afskibning. Til Gengæld har en 9,000 Tonne for samme Termin akcepteret 37/6d. Vestaustralien, 41/3d. Sydaustralien/Sydney range.

## TRÆLASTMARKEDET

Der gøres vedblivende mange Forretninger, men i bedste Fald til de hidtidige urimeligt lave Rater, og det er belegnende for dette Marked, at Størsteparten af den oplagte Tonnage netop er Kul- og Trælastslæberne.

Til at give et lille Billede af Markedet kan anføres: En 1,200 Favne Damper sluttedes for ca. 6 Uger siden for Props Kotka/Calais til den lave Rate 35/9d. per i.p.f. 3 pCt. Reduktion for Pontonmaaling. Samme Befragtere kom senere i Markedet for en fuldstændig lignende Ladning; men der skulde 10 Dages uafbrudte Forhandlinger til for at bringe Raten op i 35/-, endog med 5 pCt. Pontonmaaling — eller i Realiteten 1/6d. mindre end for førstnævnte Ladning. At samme Befragtere i Dag byder sidstnævnte Betingelser for en halv saa stor Baad og fra 2 Lasteadsler, anføres kun for Fuldstændighedens Skyld.

Hvidehavet har fortsat med at tage en Del Baade til de sidst anførte lidt forbedrede Rater. Af foretagne Afslutninger kan nævnes:

Björkö og Vilajoki/Boness, 40/- i.p.f., 2-3 Sydfinland/Hartlepool, 40/6d. i.p.f., Wyburg/Rotterdam, Pulpwood, Hfl. 19/-, Sydfinland/West Hartlepool, 1,700 og 1,400 Favne Props, 37/- Option Hull 38/- henholdsvis 2 og 1 Lasteadsler, Jacobstad/Cardiff, 1,200 Favne 43/6d., Afskibning i 2 Baade, Uleåborg/Cardiff, 900 Favne, 45/-, 2 Skellefteå/Bristol, 730 Stds. D.B.B., 55/-, Backrut c/p, 1-2 Skellefteå-Piteå/West Hartlepool, 47/- i.p.f., og der noteres bl. a.: 870 Stds. D.B.B. Skellefteå og Piteå/Dunkirk, 36/-, Udsigt 37/-, maksimum 37/6d.; Tilbud til 38/- er refuseret. 650 Stds. D.B.B. 2 Hernösand/Le Havre, 37/-, maaske 38/-, hvilket giver en Forestilling om, hvad franske Befragtere forstaar ved Dagsrater. At de er saa naive at tro, at saadanne Rater kan give Balance end sige Overskud til andre end dem selv, maa dog betvivles.

## KUL, KOKS ETC.

Der er en Mængde Laster i Markedet til Danmark i Øjeblikket; men da Købmændene stadig kun vil



betale meningsløse Rater, gøres der ikke ret meget. En enkelt Baad bliver dog nu og da sluttet. For 3,000 Tonnere bydes stadig kun 4/9d., 4/10½d., og til denne Rate vil der sættes for meget til, saa de fleste Redere foretrækker at lade Baadene gaa i Ballast fra Lossehavn til Østersøen, hvis de ikke skal lægges op. Mindre Baade — ca. 2,000 Tonnere — søges til Rater mellem 5/3d., 5/6d. Fra London søges prompt Tonnage for ca. 2,000 T. Koks til 7/1½d. med 500 Losning, og til disse Betingelser er lignende Baad pr. 19/9 sluttet.

Wales/København eller Helsingør er sluttet til 7/9d. for 2,000 Kokstonner. Sverige/Norge/Finland er ogsaa i Markedet for en Del Tonnage, men Raterne dertil er ogsaa for lave. »Coasting« er uforandret.

#### MIDDELHAVET ETC.

I den forløbne Uge er der atter sluttet en Del Tonnage for Kul til Middelhavshavne, og Raterne til Genoa-range varierer fra 7/- til 8/-, 8/3d. alt efter Størrelsen. Fra Wales betaltes 8/- for 3.800 Tonner, og af andre Afslutninger kan nævnes: Algiers 8/- 2.700 T.; Barcelona 9/6d. for 5.000 T.; Port Said 9/6d. for 4.500 T., Marseilles 6/10½d. for 8.500 T.; Alexandria 8/3d. for 6.100 T.

Til Øerne er betalt 8/9d. for 2.800 T. fra Tyne, og fra Wales til Sct. Vincent er betalt 8/6d. for 2.500 T.

Hjemgaaende ligger stadig daarligt. Huelva/Rotterdam 7.300 T. ore 5/3d.; Bizerta/Middlesbrough 4.500 T. 6/1½d.; Bilbao/Middlesbrough 3.000 T. 6/-; Bilbao/Briton Ferry 2.000 T. ore 6/9d. illustrerer bedst Markedet.

Fra Sortehavet er sluttet en Del Baade til U.K./Cont. til Rater omkring 12/6d., 13/3d. Basis Continent, Option Skandinavien 1/6d. ekstra. Donau faar Tonnage til 16/6d., Basis Continent.

#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Udgaende Kulrater er stadig uforandrede: 6/- å 6/3d. for store Baade og 7/3d., 7/6d. for »handy size«, alt fra Wales og med 1.000 T. Losning, fri.

Hjemgaaende tegner ikke saa straalende i Øjeblikket, da Oktober Tonnage slutes til ca. 13½ C. pr. 100 lbs., Basis tungt Korn, og September Tonnage er mindre værd. Der er sluttet: Montreal/Antwerp 2/- for

22.000 qrs. Sept.; Montreal/Avonmouth 2/9d. for 35.000 qrs., Oktbr.; Montreal/Antwerp-Hamburg range, 30.000 qrs. 11½ C., Sept.

Fra Antwerp og Brevik noteres en Del Cementlaster til Nord-Amerika til sidste Uges Rater.

Kul fra Hampton roads til Montreal-Quebec har betalt 1 Doll. for prompt 7.500 Tonner. Sukker Gulf/U.K.-Cont. slutes til 16/-. Gulf/Buenos Aires, 12/1.400 Stds. Pitchpine, 16 Doll. pr. mille.

#### SYDAMERIKA

Kulrater har ligget ret fast fra Wales og Østkysten, og der er bl. a. sluttet 6.400 T. Wales/Buenos Aires 17/9d.; samme Størrelse Hull/Buenos Aires 17/6d. Wales/Rio de Janeiro 6.000 T. 15/-; 8.000 T. fuel 16/6d.; Wales/Montevideo 5.600/6.300 17/- og 16/4½d. henholdsvis.

Hjemgaaende slutes fulde Ladninger og Parcels til lavere Rater, og helt ned til 13/6d. er akcepteret n.a. San Lorenzo/Cont. En spot 3.600 Tonner har akcepteret Buenos Aires/U.K.-Cont. 11/-.

Fra Vancouver til Shanghai er sluttet et Par 7.000 Tonnere med Hvede til 4½ Doll., Oktbr./Decbr.

#### ØSTEN

Som nævnt i Indledningen viser dette Marked en lille Stigning, og der er gjort en Del Afslutninger. Der kan bl. a. nævnes: Cape Town-Durban range/U.K.-Cont. 5/5.500 T. pr. 1/15. Oktbr. 23/-; til Marseilles 7.000 T. 25. Septbr./10. Oktbr. 23/-; South Australia-Victoria Sydney/Mediterranean-U.K.-Cont. 7.000 T. 15. Decbr./15. Jan. 43/9d.; West Australia/Mediterranean-U.K.-Cont., 6.900 T. 10. Jan./10. Febr. 40/-; og flere 7.000 Tonnere fra 10. Dec. til 1. Febr. lay-days 40/- samme Destinationer.

For Sukker fra Durban til London-Liverpool-Greenock er sluttet 7.500 Tonner til 22/- een, 23/- to Havne pr. 5/15. Oktbr.

#### TIME CHARTER

I vestindisk Fart er der mange Afslutninger til Rater fra 70 C. op til 1/70 Doll., alt efter Størrelse.

I »american trade« er bl. a. sluttet 4.500 Tonner, 6/9 Mdr. 1/50 Doll., delivery og re-delivery not North of Cape Hatteras.

## SKIBSFORLIS I ANDET KVARTAL 1925

Bureau Veritas har udsendt sin Statistik over Skibsforslis i andet Kvartal 1925, ifølge hvilken 206 Damp- og Motorskibe og 75 Sejlskibe eller ialt 281 Skibe med en samlet Tonnage af 382.255 Tons er gaaet tabt i nævnte Tidsrum.

Af de forliste Damp- og Motorskibe var 28 amerikanske, 65 britiske, 1 belgisk, 15 franske, 1 hollandsk, 14 italienske, 29 japanske, 3 græske, 2 kinesiske, 1 cubansk, 1 argentinsk, 1 mexicansk, 2 chilenske, 6 norske, 5 svenske, 2 russiske, 8 spanske, 16 tyrkiske og 6 tyske.

De forliste Damp- og Motorskibes samlede Tonnage androg 332.287 Tons.

Af de forliste Sejlskibe var 15 amerikanske, 24 britiske, 1 dansk, 1 estnisk, 10 franske, 5 italienske, 7 norske, 1 portugisisk, 3 svenske, 6 tyske, 1 venezuelansk og 1 ægyptisk, ialt 49.968 Tons.

Som Aarsag til Forlisene opgives for Damp- og Motorskibenes Vedkommende, at 32 strandede, 18 kolliderede, 12 brændte, 33 sank, 10 blev forladt, 1 kondemneret og 3 savnes.

Desuden er der ophugget 97 Damp- og Motorskibe.

Sejlskibsforslisene skyldes i 15 Tilfælde Stranding, i 6 Tilfælde Kollision, medens 4 brændte, 12 sank, 2 blev forladt, 1 kondemneret og 2 savnes.

Desuden blev 33 Sejlskibe ophugget eller ændrede til Pramme.

Af 1.524 Havarier paa Damp- og Motorskibe skyldtes 438 Stranding, 469 Kollision, 133 Ild, 83 Lækage, 81 haardt Vejr og 320 Maskinskade.

Af 108 Havarier paa Sejlskibe var 30 forårsagede ved Stranding, 32 ved Kollision, 4 ved Ild, 10 skyldtes Lækage og 32 haardt Vejr.

#### VORT REDNINGSVÆSEN

Vi omtalte i vort sidste Nummer, at Forsvarsminister *Laust Rasmussen*, der ledsaget af Departementschef *Topsøe-Jensen* i forrige Uge inspicerede Redningsstationerne, havde udtalt sig for en Modernisering af Redningsvæsenet, og efter hvad vi erfarer, paatænker Marineministeriet nu at nedsætte en Kommission til Undersøgelse af alle herunder hørende Forhold.

#### LOKAL STORSTREJKE I SUNDSVALL

I Sundsvall proklameredes i Mandags en lokal Strejke. Strejken berører dog ikke Lastnings- eller Losningsarbejdet i Distriktet, men kun Arbejdet ved selve Sundsvalls Havns Kajer. Endvidere er Laster til Statsbanerne uberørte af Strejken.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL 1925

Resultatet af den foreløbige, summariske Optælling af Skibsfarten paa danske Havne, som Statistisk Departement foretager kvartalsvis, foreligger nu for April Kvartal 1925.

Af nedenstaaende Oversigt over den samlede Skibsfart paa danske Havne fremgaar, at der i April Kvartal var 19,900 Skibs anløb, som repræsenterede 2,923,000 Reg. Tons Netto, og der udlossedes 2,116,000 Tons Gods og indladedes 710,000 Tons. Dette betegner en betydelig Tilbagegang baade i Forhold til Januar Kvartal, hvori Skibsfarten endda normalt indskrænkes paa Grund af Aarstiden, men ogsaa overfor det tilsvarende Kvartal i 1924.

I Forhold til sidstnævnte Kvartal er der en Nedgang paa 3,700 Anløb, 545,000 Reg. Tons og 1,191,000 Tons omsat Gods.

## Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R.T.	Udlosset Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
April Kvartal 1925	19,900	2,923	2,116	710
Januar Kvartal 1925	19,900	3,389	2,682	922
April Kvartal 1924	23,600	3,468	2,974	1,043

Aarsagerne til, at Skibsfarten saaledes har haft et langt mindre Omfang i April Kvartal end man normalt kunde vente, maa søges i forskellige Omstændigheder. Den store Arbejdskonflikt, som næsten udelukkende faldt i April Kvartal, virkede direkte hæmmende paa Skibsfarten ved Konflikten i Transportfagene og indirekte ved Erhvervslivets Hæmning. Endvidere har den milde Vinter foraarsaget Formindskelse af Kulimporten. Nedgangen i Kultillørselen fra April Kvartal i Fjor til i Aar udgør i alt 383,300 Tons af en samlet Nedgang paa 858,000 Tons udlosset Godsmængde. De indladede Mængder af Cement, Sten, Kalk o. l., er ligeledes meget mindre, hvorimod Rutearten, saavel den indenlandske som Eksportarterne paa England, omtrent har normalt Omfang. Den nævnte Nedgang i Transporten af tunge Varer, som fragtes i fulde Ladninger og Opretholdelsen af Rutearten, hvor Ladningen bestaar af det mindre vægtige Stykgods, har bevirket, at der gennemsnitlig er fragtet en betydelig ringere Godsmængde i Forhold til Reg.-Tonnagen end sædvanlig. Dette vil fremgaa af, at Reg.-Tonnagen er gaaet ned med 16 pCt., medens udlosset og indladet Godsmængde er henholdsvis 29 og 32 pCt. mindre. Der kan ogsaa konstateres enkelte Eksempler paa, at Skibe paa Grund af Losningsvanskelighederne har forladt en Havn med Ladning ombord, men dette synes dog ikke at have paavirket Statistikken i nævneværdig Grad.

Som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt blev Københavns Havn incl. Frihavnen i April Kvartal anløbet af ca. 3,400 Skibe, som tilsammen maalte ca. 1,020,000 Reg. Tons Netto. Der udlossedes 711,000 Tons Gods og indladedes 239,000 Tons. I Forhold til April

## Skibsfarten paa København i April Kvartal 1925.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet	1,562	266,119	94,843
heraf Ruteart	517	206,299	313,351
fra Udlandet	1,844	757,752	616,652
heraf Ruteart paa Malmø* m. m.	493	102,020	1,673
April Kvartal ialt	3,406	1,023,871	711,495
April Kvartal 1924	4,201	1,181,187	1,003,559

## Udgaet:

til Indlandet	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
til Indlandet	1,594	290,931	104,328
heraf Ruteart	517	206,299	61,704
til Udlandet	1,867	716,044	135,099
heraf Ruteart paa Malmø* m. m.	493	102,020	3,234
April Kvartal ialt	3,461	1,006,975	239,427
April Kvartal 1924	4,316	1,161,363	325,942

\*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø.

Kvartal 1924 udgør Nedgangen i udlosset og indladet Godsmængde henholdsvis 292,000 og 87,000 Tons. Desuden foreligger der for April Kvartal Oplysning om 15 Skibe med ca. 17,000 R.-T., som har anløbet Københavns Havn udelukkende for Passagertrafik, Reperation eller anden ikke-Fragtfart.

Til samtlige Provinshavne indgik i April Kvartal 16,500 Skibe med 1,899,000 Reg. Tons Netto. Den udlossede og indladede Godsmængde udgjorde henholdsvis 1,405,000 Tons og 471,000 Tons. I Forhold til det foregaaende Aar er der en Nedgang i Godsmængden paa henholdsvis 565,000 Tons og 246,000 Tons. De ovenfor omtalte Forhold har paavirket Provinshavnernes Omsætning i forskellig Grad. Blandt de større Havne er der særlig stærk Nedgang for Aalborg Distrikt, hvis Cementudskibninger er gaaet ned med omtrent 50 pCt. I Hobro-Mariager Distrikt har den samme Omstændighed gjort sig gældende. Samtidig kan nævnes, at Udskibningen af Kalk og Flint fra Faxe og Køge og af Mursten fra Egersund har været usædvanlig ringe. Af Havne, hvis Tilførsel er gaaet særlig stærkt ned, kan nævnes Kalundborg, Maribo og Middelfart. For nogle af de i Tabellen anførte Havne har der ikke været Nedgang i Omsætningen. Saaledes har Randers, Nyborg, Aabenraa og Frederikshavn haft en samlet Godsomsætning, der ligger i Nærheden af Tallet for April Kvartal 1924, og Aabenraa og Randers Havne har endogsaa været besøgt af en betydelig større Reg.-Tonnage end i det foregaaende Aar.

## Skibsfarten paa forskellige danske Havne i April Kvartal 1925.

	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		
Helsingør	{ Apr. Kvart. 1925	77	5,742	10,562	146	Rønne	{ Apr. Kvart. 1925	275	67,931	18,405	11,764
	{ Apr. Kvart. 1924	192	21,768	29,435	588			{ heraf Ruteart	95	50,555	2,787
Køge	{ Apr. Kvart. 1925	376	21,146	20,421	26,873		{ Apr. Kvart. 1924	334	69,469	25,316	21,056
	{ Apr. Kvart. 1924	523	33,910	38,908	40,567	Nykøbing F.	{ Apr. Kvart. 1925	279	25,340	25,096	7,054
Faxe	{ Apr. Kvart. 1925	212	12,250	5,891	21,026			{ heraf Ruteart	9	1,638	607
	{ Apr. Kvart. 1924	392	22,602	10,179	42,790		{ Apr. Kvart. 1924	354	34,857	51,906	7,341
Holbæk	{ Apr. Kvart. 1925	150	19,548	26,533	1,778	Maribo—Bandholm	{ Apr. Kvart. 1925	144	9,626	13,755	2,626
	{ Apr. Kvart. 1924	189	21,762	31,800	1,620			{ heraf Ruteart	20	1,134	530
Kalundborg	{ Apr. Kvart. 1925	215	47,244	13,529	2,279	Nakskov	{ Apr. Kvart. 1924	276	24,720	32,534	4,183
	{ heraf Ruteart	92	30,590	230	206			{ Apr. Kvart. 1925	499	40,449	40,137
	{ Apr. Kvart. 1924	289	54,951	39,954	6,234		{ heraf Ruteart	189	16,497	2,738	4,159
Korsør	{ Apr. Kvart. 1925	289	49,534	44,810	5,143	Rudkøbing	{ Apr. Kvart. 1924	604	51,119	53,897	16,634
	{ heraf Ruteart	88	5,896	128	230			{ Apr. Kvart. 1925	1,107	44,570	14,152
	{ Apr. Kvart. 1924	400	60,085	64,935	4,930		{ heraf Ruteart	724	35,214	2,147	2,558
Stege	{ Apr. Kvart. 1925	266	12,405	6,815	8,640	Nyborg	{ Apr. Kvart. 1924	1,166	44,863	18,926	6,074
	{ heraf Ruteart	38	5,053	810	565			{ Apr. Kvart. 1925	149	45,775	42,215
	{ Apr. Kvart. 1924	400	21,197	20,650	17,707		{ heraf Ruteart	9	1,431	456	158
							{ Apr. Kvart. 1924	149	46,978	44,676	29,189

		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg			Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg
Svendborg	Apr. Kvart. 1925	818	51,171	30,986	8,157	Horsens...	Apr. Kvart. 1925	343	45,816	44,380	6,490
	heraf Rute fart	450	24,304	3,773	2,522		heraf Rute fart	44	7,525	2,707	4,380
	Apr. Kvart. 1924	837	57,085	43,557	8,490		Apr. Kvart. 1924	389	49,683	58,211	5,969
Odense ...	Apr. Kvart. 1925	414	86,239	91,239	14,579	Vejle .....	Apr. Kvart. 1925	269	33,854	39,105	3,482
	heraf Rute fart	44	16,473	6,257	5,382		heraf Rute fart	17	3,332	2,784	1,061
	Apr. Kvart. 1924	502	114,070	137,003	16,482		Apr. Kvart. 1924	317	41,110	45,806	5,423
Middelfart	Apr. Kvart. 1925	95	20,187	9,478	596	Fredericia ..	Apr. Kvart. 1925	178	38,187	36,537	6,430
	heraf Rute fart	36	12,528	415	232		heraf Rute fart	36	12,528	764	736
	Apr. Kvart. 1924	147	33,357	19,016	2,618		Apr. Kvart. 1924	301	51,786	48,962	15,983
Frederiks- havn ...	Apr. Kvart. 1925	230	51,139	20,508	1,594	Kolding ...	Apr. Kvart. 1925	512	48,105	41,456	6,702
	heraf Rute fart	100	33,680	2,134	1,244		heraf Rute fart	131	7,969	4,015	1,215
	Apr. Kvart. 1924	243	53,484	22,152	1,572		Apr. Kvart. 1924	498	51,738	55,604	4,444
Aalborg— Nr. Sundby	Apr. Kvart. 1925	1,374	261,196	200,117	109,665	Haderslev ..	Apr. Kvart. 1925	584	30,928	17,585	3,297
	heraf Rute fart	104	50,075	7,146	10,964		heraf Rute fart	394	17,354	1,518	630
	Apr. Kvart. 1924	1,623	356,657	274,166	197,343		Apr. Kvart. 1924	597	32,852	26,574	2,497
Thisted ...	Apr. Kvart. 1925	205	11,365	16,633	278	Aabenraa ..	Apr. Kvart. 1925	353	33,289	25,520	5,320
	heraf Rute fart	12	2,646	825	263		heraf Rute fart	154	9,596	1,150	349
	Apr. Kvart. 1924	206	13,949	19,399	455		Apr. Kvart. 1924	293	24,567	26,515	2,156
Randers ...	Apr. Kvart. 1925	229	68,377	65,102	4,117	Egernsund (Graasten)	Apr. Kvart. 1925	499	21,245	8,921	12,996
	heraf Rute fart	19	7,740	3,587	940		heraf Rute fart	189	11,831	491	379
	Apr. Kvart. 1924	252	60,829	67,040	3,898		Apr. Kvart. 1924	670	22,423	8,769	33,614
Hobro— Mariager	Apr. Kvart. 1925	155	12,358	11,767	13,177	Sønderborg.	Apr. Kvart. 1925	951	57,975	32,953	7,000
	heraf Rute fart	9	1,170	1,015	1,059		heraf Rute fart	487	35,327	5,068	4,276
	Apr. Kvart. 1924	353	27,926	25,536	34,356		Apr. Kvart. 1924	1,173	66,254	51,484	9,565
Aarhus ...	Apr. Kvart. 1925	844	256,367	195,800	25,850	Esbjerg ...	Apr. Kvart. 1925	273	149,198	70,924	60,762
	heraf Rute fart	266	111,373	16,917	11,436		heraf Rute fart	139	90,216	14,018	53,712
	Apr. Kvart. 1924	1,036	300,830	235,153	30,994		Apr. Kvart. 1924	247	179,089	86,157	72,345

## MASKINISTEKSAMINERNE

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i København, Odense og Aarhus i Sommerterminen 1925 har Resultatet været følgende:

Til Motorpasserprøven indstillede sig 56 Eksaminander, hvoraf 51 bestod.

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 19 Eksaminander, hvoraf 16 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 140 Eksaminander, hvoraf 121 bestod.

Til den udvidede Maskinisteksamens: Hjælpefag indstillede sig 23 Eksaminander, hvoraf 22 bestod; Maskinfag indstillede sig 31 Eksaminander, der alle bestod; Elektrotekniske Fag indstillede sig 38, hvoraf 36 bestod.

Til Haandværksprøven indstillede sig 189 Eksaminander, hvoraf 171 bestod.

## TAKSTERNE FOR RADIOTELEGRAMMER

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet meddeler, at Taksterne for Radiotelegrammer, der fra og med den 3. September 1925 sendes til eller fra danske Skibe, vil blive afregnet efter en Kur af 1 Franc Guld = 1.05 Kr.

## TONNAGEAFGIFTERNE I DUNKERQUE

Det franske Handelsministerium har udstedt et Dekret, hvorefter Skibe, der indkommer til Dunkerque ballastede eller lastede og kun foretager Lasteoperationer dér, fritages for den Tonnageafgift paa 54 Centimer, som opkræves i nævnte Havn iflg. Dekret af 26. August 1890.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges i Lørdags en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Segundo«, bygget for Regning A/S Ivarans Rederi, Oslo.

Skibet, der er et Søsterskib til det til samme Rederi byggede Motorskib »Primerø«, er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367'—0"×53'—6"×27'—6",

og Bæreevnen er 7,800 Tons d.w.

*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

## Jubilæum.

Skibsmægler Bach, Nørresundby, fejrer den 12. September sit 25 Aars Jubilæum som Mægler i Nørresundby.

Bach, der er Skibsfører af den gamle Type, førte i sin Tid forskellige Sejlskibe fra Aalborg og Nørresundby; han forlod Søen i 1895 og var derefter en kort Tid Havnefoged i Nørresundby. — I 1896 blev han Agent for Det Forenede Dampskibsselskab og har saaledes for 4 Aar siden haft 25 Aars Jubilæum som saadan, ligesom Hr. Bach ogsaa er Agent for Østasiatisk Kompagni.

Den 12. September 1900 fik Bach Bestalling som Mægler underskrevet af Kong Christian den 9. Bach har i de forløbne Aar oparbejdet en god og solid Forretning og er lige agtet af Redere og Købmand; han har tillige skaffet sig en Mængde Venner blandt Skibsførerne, som altid vil mindes hans gæstfrie Hjem, gode Humør og joviale Væsen. Mægler Bach fyldte 25. Maj 70 Aar, men er endnu stadig første Mand paa Kontoret om Morgenen og i fuld Vigeur.

## Reiherstiegværftet.

Reiherstiegværftet i Hamburg, der som bekendt har maattet indstille Driften, besluttede paa en Generalforsamling foreleden foreløbig ikke at træde i Likvidation. Det blev paa Generalforsamlingen oplyst, at de Forhandlinger, som en Tid er bleven ført om Salg af Værftet til hollandske Købere, er strandet, da det givne Bud intet levnedre Aktionærer og heller ikke skaffede Kreditorerne fuld Dækning. For at konsolidere Bedriften og skaffe likvide Midler føres der nu Forhandlinger om Salg af en Del af Værkstedets Anlæg og Materialer.



## Fregatten Jylland.

Der synes at være Chancer for, at den gamle, hæderkronede Fregat »Jylland« skal faa Lov at leve nogle Aar endnu.

Aarhus Turistforening har nemlig taget den Tanke op at bevare »Jylland« for Ophugningen og faa Fregatten til Aarhus, hvor den da skulde have sin faste Plads i Krogen ud for Strandvejen. Foreningen, der, saafremt Planen realiseres, vil paatage sig alt fremtidigt Vedligeholdelsesarbejde, nærer den Opfattelse, at »Jylland« ligesom tidligere vil blive stærkt søgt af Turister, der gæster Aarhus, og at man saaledes opnaar baade at bevare Fregatten for Efterverdenen og skaffer Aarhus en ny Tillokkelse af turistmæssig Art.

## POSITIONSLISTE PR. 7. SEPTEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Skagen 3.9.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Ghent 6.9.  
m.s. *Ajrika*, Himmelstrup, ank. Oslo 6.9.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Cap Wrath 6.9. p. R. t. Preston.  
s.s. *Alderney* afg. Rotterdam 8.9.  
s.s. *Alexandra*, Holm, ank. Esbjerg 27.7.  
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Björkö 30.8.  
s.s. *Alfa* afg. Dynæs 6.9. til Valencia.  
s.s. *Alfred Hage* afg. Rotterdam 7.9.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 6.9. til Ceuta.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Guantanamo 3.9.  
m.s. *Annam*, Mauritzen, afg. San Francisco 1.9. til Hamburg.  
s.s. *Anna* ank. Leningrad 29.8.  
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Terneuzen 29.8.  
s.s. *Arabien*, Harder, afg. San Pedro 5.9.  
s.s. *Argentina*, Wenck, i Dok i København siden 8.8.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 28.8.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. St. Vincent 7.9. til Golfen.  
m.s. *Asia*, Dahl, pass. Perim 27.8.  
s.s. *Astrid*, Bjärke, ank. Kotka 4.9.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Cardiff 5.9. til Menado.  
m.s. *Australien*, Møller, afg. Hongkong 3.9. til Shanghai.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. Boness 7.9.  
s.s. *Axel*, Magleby, ank. København 27.8.

## B

s.s. *Banka*, Juel Hansen, ank. København 28.8.  
s.s. *Beira*, Kjær, afg. Aalborg 3.9. til Antwerpen.  
s.s. *Belgien*, Hansen, pass. Norfolk Va. 31.8.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. København 7.9. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov-Ruterne.  
s.s. *Berghus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Liverpool 1.9.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Antwerpen 25.8.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Foresthall 1.9. til Murmansk.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Kalundborg 4.9. til Yxpila.  
s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 2.9. paa Rejse til Gand.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. København 28.8. p. R. t. England.  
s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Honolulu 26.8.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 3.9.  
s.s. *Bolthal*, Larsen, afg. København 7.9. til Törefors.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Bollenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Alicante 5.9.  
s.s. *Brasilien* afg. Philadelphia 29.8. til Leningrad.  
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Caleta Buena 6.9.  
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 2.9.  
s.s. *Brelland*, Hansen, afg. København 4.7. til Blyth.  
s.s. *Britta* ank. Königsberg 31.9.  
s.s. *Brosund*, Huus, ank. Miami 27.8.  
s.s. *Berglum*, Møllerup, ank. Nuevitas 5.9.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Rio Janeiro 4.9. til Pernambuco.  
s.s. *Carmen* ank. Grangemouth 5.9.  
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Alger 7.9. til Tunis.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Honolulu 27.8.  
s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Kotka 29.8.  
s.s. *Christiansborg*, Hansen, afg. Norfolk 24.8.  
s.s. *Cimbria*, Svann, i København-Randers Ruten.  
s.s. *Cilo*, Jordt, afg. Antwerpen 6.9.  
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Björkö 6.9.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Perim 31.8. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Terneuzen 31.8.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) ank. Cardiff 5.9.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. SEPTEMBER 1925.

London .....	19,40	Madrid .....	57,25
New York .....	401,25	Amsterdam .....	161,45
Berlin .....	95,25	Stockholm .....	107,35
Paris .....	19,00	Oslo .....	86,55
Antwerpen .....	18,00	Helsingfors .....	10,10
Zürich .....	77,50	Prag .....	11,90
Rom .....	16,30	Wien .....	56,60

s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Savona 31.8.  
s.s. *Danfælt*, Christoffersen, ank. Björkö 24.8.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, pass. Kielerkanalen 7.9. paa Rejse til Nakskov.  
s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 5.9.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Grimsby 3.9.  
s.s. *Danery*, Voss, afg. Glasgow 5.9. til Methil.  
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Baltimore 12.8.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. New Orleans 3.9.  
s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Christianssand 18.8. til Portland.  
s.s. *Diana*, Tramp, i Exportfart, afg. Newcastle 7.9. til Blyth.  
s.s. *Dorrit* pass. Ushant 2.9. paa Rejse til Sevilla.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 23.7.  
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Dublin*, Krogh, oplagt i København.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Jakobstad 30.8.  
s.s. *Ebba* afg. Spezzia 5.9.  
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Liverpool 4.9. til Swansea.  
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Kotka 6.9.  
s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Skellefteå 7.9.  
s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København 17.2.  
s.s. *Ellen*, Paulsen, afg. Almeria 5.9.  
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Kristiansund 4.9.  
s.s. *Elsborg*, Palm, Porto Empedocle 28.8.  
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kotka 30.8. til W. Hartlepool.  
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Piteå 1.9. til Boston.  
s.s. *England*, Stengade, afg. Havanna 3.9.  
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Methil 7.9. p. R. t. Korsør.  
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Nykøbing F. 5.9. p. R. t. Björkö.  
s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 29.7.  
s.s. *Erik Boye* afg. Kotka 1.9.  
s.s. *Esberrn Snare*, Jørgensen, oplagt i Esbjerg 24.7.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ester* afg. Raumo 5.9. til Calais.  
s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, afg. Walkom 1.9., pass. Kielerkanalen 5.9. paa Rejse til Boulogne.  
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Gt. Yarmouth 5.9.  
s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. Cherbourg 2.9.  
s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-syddynske Pladser.  
m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. Singapore 6.9.

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. »Schou«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
Telgr. »Adr. Saxberg.

## Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

## Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-ÅFSKIBNINGSHAVN  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, 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,	
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 .....	Grimsbj	

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 KONTOER:  
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)  
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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
7 Chapel Street .... Liverpool  
1 Cannon Street .... Birmingham  
24 Charles Street .... Bradford  
York House 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO, LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

### Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

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: »Vonnahren«

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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. *Fanø*, Michelsen, ank. Antwerpen 3.9.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Dok i Frederikshavn 25.8.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Riga 4.9.  
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. Barry 3.9. til Las Palmas.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Barry 3.9.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Archangel 26.8. pass. Lodingen 31.8.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, pass. Dungeness 4.9.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Kiel 5.9.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 29.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Havana 6.9.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Hull 2.9.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. København 2.9. til Mumbles Roads.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Svendborg 20.8.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i Dok i Helsingør siden 7.9.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 3.9.  
 s.s. *Gerda* afg. Cardiff 1.9. til Ceuta.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt i København.  
 s.s. *Gorm* afg. Rotterdam 5.9. til København.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Korsør 6.9.  
 s.s. *Gunver* pass. Gibraltar 4.9.

## H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Aalborg 8.8.  
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Havre 6.9. til Bordeaux.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Emden 5.9.  
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Råtsö 3.9.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. København 5.9.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Rotterdam 4.9.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Harriet* afg. Kotka 6.9. til Talkis.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. København 2.9. i Exportfart.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Swansea 4.9.  
 s.s. *Helene* ank. Barcelona 6.9.  
 s.s. *Helga* pass. Portland 4.9.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.8.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København 21.4.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, pass. Galata 4.9.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Tunis 27.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 5.9.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.6.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Preston 5.9.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Archangel 29.8.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ivigut 27.8.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph* afg. Björkö 4.9.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Mobile Ala 20.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Kotka 5.9. til Ostende.  
 s.s. *Inger* ank. Nordmalingen 5.9.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Kotka 5.9.

s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Houston 2.9.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 7.9. til Königsberg.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Landberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Bordeaux 2.9.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Rotterdam 3.9. til Port Said.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Newport News 2.9.  
 s.s. *Jenny* ank. København 21.8.  
 s.s. *Johanne* afg. Blyth 5.9. til Wiborg.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Algiers 6.9.  
 s.s. *Josey*, Jensen, afg. Møllersvik 5.9. til West Hartlepool.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Hampton Roads 24.8.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, afg. Singapore 3.9. til Bangkok.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Garston 29.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Archangel 31.8.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Marlager 3.9. til Woesu.  
 s.s. *Karen*, Brinck, afg. Branfors 2.9.  
 s.s. *Karla* afg. Valencia 5.9.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 29.8.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 4.9. til Manchester.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Birkenhead 3.9.  
 s.s. *Kentucky* ank. Barry 5.9.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Nauru 20.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Pape, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Råfsö 3.9.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Irmingham 6.9.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Muellecutucos 3.9.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Newcastle 5.9.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Amsterdam 1.9.  
 m.s. *København*, ank. Danzig 6.9.

## L

s.s. *Lars Kruse*, Haure Petersen, afg. Cardiff 5.9.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Sundsvall 4.9.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Leith 5.9.  
 s.s. *Lillian* afg. København 5.9. til Memel.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, ank. Raumo 5.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Christensen, afg. New York 1.9.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 6.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 25.8.

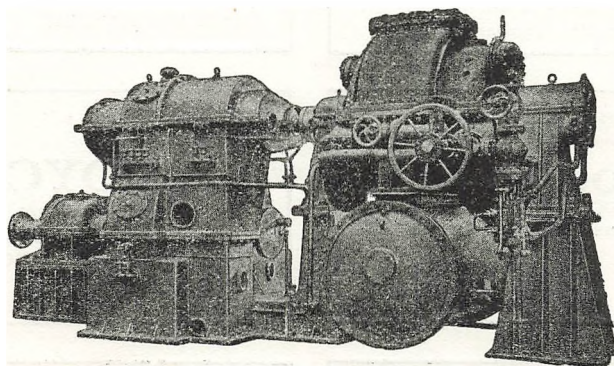
## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 8.9. til Danzig.

# ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

## MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.  
 Økonomisk.  
 Enkel  
 Konstruktion.



Lille Rumfang.  
 Lille Vægt.  
 Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10,000 HK.

AKTIESELSKABET

# ATLAS

KJØBENHAVN L



MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere &amp; Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
FERD. PHILIPSON & CO.  
AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)  
TLG.-ADR.: SUPPLYCO-MONTREAL

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:  
C. P. FRESHWATER  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

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

MANCHESTER

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.

CARDIFF

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; 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 SCI. 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 &amp; 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

LONDON

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

LØB OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

GRANGE-MOUTH

NORSK VICEKONSULAT      SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

**BUCHAN & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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

s.s. *Maine*, Heide, afg. København 31.8. til Dunston.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Ryovaliniemi 5.9.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Casa Blanca 6.9.  
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Brunsbüttel 2.9. p. R. t. Ostende.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Riga 6.9.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie* afg. Alicante 5.9. til Cartagena.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. København 1.9. p. R. t. Boulogne.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Emden 31.8. til Archangel.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Trangsund 5.9.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Philadelphia 5.9. til Miami.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. London 3.9.  
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Valencia 5.9.  
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, pass. Troon 29.8. p. R. t. Valencia.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Grangemouth 2.9.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Køge 5.9. p. R. t. Trangsund.  
 s.s. *Nancy* ank. Aalborg 4.9.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.  
 s.s. *Nautik* pass. Brunsbüttel 2.9. p. R. t. Calais.  
 s.s. *Neptun* afg. Wiborg 6.9. til Calais.  
 s.s. *Nerma* ank. Hudiksvall 6.9.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 26.8. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, afg. København 8.9. til Riga.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe* ank. Åbo 5.9.  
 s.s. *Nordsøen* afg. Svendborg 5.9. til Gefle.  
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Wiborg 31.8.  
 s.s. *Norman Isle* ank. Alexandria 7.9.

## O

m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i København 18.8.  
 s.s. *Olga*, Toft, pass. Holtenau 7.9.  
 s.s. *Oluj Bager*, Tvergaard, oplagt i København 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorf, ank. Gøteborg 6.9.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Leningrad 29.8.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 3.9.

## P

s.s. *P. Madsen* afg. København 4.9.  
 s.s. *P. N. Damm* ank. Calais 7.9.  
 s.s. *Pacific*, Mathiesen, afg. Colombo 4.9. til Aarhus.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Skagen 7.9.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Newcastle N. S. W. 3.9.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Newport News 31.8. til Montreal.  
 m.s. *Parkeston* i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 27.8. til Esbjerg.  
 m.s. *Peru*, Larsen, pass. Panama Kanal 17.8.  
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. W. Hartlepool 1.9. til Leningrad.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Antwerpen 6.9.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Immingham 5.9.

## R

s.s. *Randi* ank. Tarragona 31.8.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Port Said 3.9.  
 s.s. *Rhone*, Ingeman Andersen, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Swansea 4.9.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Bejer, ank. København 7.9.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. Rouen 2.9.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 3.9.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. Leith 7.9.

## S

s.s. *Saga* i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Nyborg 2.9.  
 s.s. *Seine*, Le Barzig, afg. København 7.9. til Ghent.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 4.9.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Finisterre 1.9. paa Rejse til Lüderitz S. W. Afrika.  
 m.s. *Siam*, Rasmussen, ank. Hamborg 31.8.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Kotka 5.9.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Freemantle 26.8. til Callao.

s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Auckland 19.8. til Callao.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. København 1.9.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. København 2.9.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Antwerpen 5.9.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Antwerpen 2.9.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wiborg 30.8.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, pass. Emden 5.9.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, afg. Leningrad 2.9.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Grangemouth 4.9.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Rutefart Antwerpen-danske Havne.  
 s.s. *Skodsborg*, Berchalt, afg. Newcastle 5.9.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, afg. Bjørkø 1.9.  
 s.s. *Sleipner*, Hansen, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Rotterdam 6.9.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. København 7.9.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Jacobstad 30.8.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Hammershus 7.9.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Caibarien 2.9. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Barry 2.9.  
 s.s. *Stella* pass. Skagen 3.9. paa Rejse til Sundsvall.  
 s.s. *Svanhild*, Christensen, afg. Pt. Talbot 26.8. til Montreal.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Danzig 8.9. til Stettin.  
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København siden 24.7.  
 s.s. *Svend Pii* pass. Gibraltar 1.9.  
 s.s. *Svend* ank. Aarhus 4.9.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Swansea 6.9.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. New York 4.9.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner* ank. London 4.9.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Danzig 3.9.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Nykøbing F. 6.9.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Galveston 2.9.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 7.9. til Heisingør for Dokning.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Calais 5.9.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 7.9. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Neapel 6.9. til Catania.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 3.9.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Bangkok 31.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Aarhus 5.9. til Middelhavet.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i København 29.8.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, pass. Emden 6.9.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Ghent 5.9.  
 s.s. *United States*, Meyer, ank. København 1.9.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Bluefields 24.8.

## V

s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Emden 24.8.  
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Pargas (Åbo) 5.9. til Kotka.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Leningrad 1.9. til Velzen, pass. Kieler Kanal 6.9.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Immingham 5.9.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Methil 26.8. til Ivigut.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Nuevitas 5.9.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. Newcastle 7.9. til København.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Quebec 4.9.

## W

s.s. *Wien*, Jørgensen, oplagt i København.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Burntisland 2.9.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Antwerpen 27.8.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, pass. Ushant 6.9. p. R. t. Haifa.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) afg. Liverpool til København.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. New Orleans 5.9.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Cardiff 5.9.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

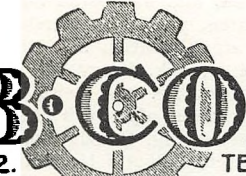
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1948

Telegr.-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

**ESBJERG  
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste  
**MANILA TOVVÆRK**  
Forlang derfor vort Fabrikat hos  
Deres Skibshandler.

**J. ANDERSEN & CO  
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JOHN P. BEST & CO.  
GHENT**

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td.</sup>**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
Watkin's & Scott'sTelegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough**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,  
Motorlægtøje 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  
»ACCURATE CO., Ltd.  
Korporationen for edsvorne  
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.

**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 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Da..ske Sejlskibsrederiens Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

**DEN  
KJØBENHAVNSKE  
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- &amp; KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## 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

TELEF. 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 Rutebart 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

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: **KALVEBOD BRYGGE 4, KØBENHAVN B**  
 „MARIUSON“

**DET FORENEDE  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-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**

BEFRAGTNINGSAGENT  
 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 DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**

**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN

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

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

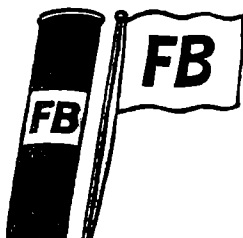
**CARL v. D. HUDE**

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: Pale 3043  
 Nattef. i Strændingsstiftede: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 38

FREDAG 18 · SEPTEMBER 1925

32 · AARG.

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

### APROPOS LODSTVANG

Vi omtalte fornylig, at vore Lodser agiterer for Lodstvang eller for, hvad de selv og mange andre med en Anakronisme kalder »Tvungen Lodspligt«. Skønt Lodserne var saa elskværdige og moderate at begrænse deres Forslag om Lodstvang til udenlandske Skibe, tillod vi os dog at protestere. Selve Tanken forekom os utiltalende. Kender en Fører ikke et bestemt Farvand tilstrækkeligt, tager han Lods ombord ligesaa automatisk som en Refleksbevægelse. Men kender han det som sin egen Bukselomme, hvad i al Verden skulde han saa med en Lods? At paatvinge ham en, fordi en grim Skæbne lod ham fødes udenfor dette Lands snævre Grænser, synes vi vilde være en Uretfærdighed og en Meningsløshed. Skibsfart er det mest internationale af alle Erhverv, og ethvert Forsøg paa at berøve den denne Karakter, er et Skridt i den gale Retning. Vi Danskere har altid været en Foregangs-Nation, i det mindste ynder vi at smigre os selv dermed, og paa dette Omraade bør vi i alt Fald ikke holde Trit og Tempo med Bagstræbet.

Der gaar sjælden en Uge, hvor vi ikke staar ligeoverfor kedsommelige Eksempler paa Lodstvangens Meningsløshed. Som bekendt er der Lodstvang i visse engelske Farvande, deriblandt Indsejlingen til Harwich. At paatvinge de danske Kaptajner, der Dag ud og Dag ind sejler danske Landbrugsprodukter til Harwich, Lods i det Farvand, er selvfølgelig Absurditetens Apoteose. De kender det jo ligesaa godt som Lodserne, antagelig bedre. Ikke destomindre opretholdes denne Lodstvang ogsaa for de danske Rutebaade, og en saadan Meningsløshed giver naturligvis Anledning til Gnidninger mellem de engelske Lodser og de danske Kaptajner. Denne Gnidning bliver ikke formindsket af den Omstændighed, at Trinity House af Sparsommelighedsgrunde kun har *een* Lodsstation i dette Farvand, og naar Lodskutteren opholder sig dér, maa de danske Rutebaade gaa otte til ni Sømil ud af deres Vej for at tage en godt betalt Lods med som Gratis-Passager til Harwich. Ofte drejer det sig om kun en Time eller saa, for at en Rutebaad kan komme ind til Harwich og faa de danske Landbrugsprodukter sendt til London rettidig for at naa et ganske specielt Marked, og det hænder da, at de sejler ind uden Lods til Lodsernes store Ærgrelse, da Opholdet i Harwich for dem er en behagelig Afbrydelse af det monotone Liv ombord i Kutteren.

I fire bestemte Tilfælde havde »Dronning Maud« fortræffelige Skipper, Kaptajn Rindby, gjort sig skyldig i den »Forbrydelse« at undlade at tage den paakrævede Lods med sig ind til Harwich. Han stod derfor forleden i Retten i Harwich og fik en nominel Bøde paa £4.10.0 i hver Sag til Trods for, at Dommeren maatte indrømme, at ifølge tidligere Kendelse ved Sø- og Handelsretten i London »var det ikke en Forseelse, som krævede Bøde, at navigere et Skib i et Farvand med Lodstvang«. Naar han følte sig beføjet til at idømme Bøde, skyldtes det, at Kaptajn Rindby efter hans Mening — hvad Kaptajnen iøvrigt benæg-

tede — ikke havde kunnet undgaa at se Lodskutteren og dennes Signal, hvis han havde ladet holde ganske almindelig Udkig og i det hele taget ønsket at se paa-gældende Kutter. Vi er ikke saa sikker paa, at denne Dom vil holde ved en højere Instans, og vi kan kun haabe, at Kaptajn Rindby vil faa Ordre til at appellere den til en sagkyndig Domstol.

Hvis man ser paa Lodsvæsen som noget andet end en Tvangsbyrde paa Skibsfarten, kan man kun protestere imod Opretholdelsen af »Tvungen Lodspligt« i visse Farvande. Vi er af den Mening, at en Lods er en Mand, som sælger eller lejer sin Erfaring til en Fører, som er ukendt med dette eller hint Farvand. Da hans Bestilling er et Monopol, er det kun rimeligt, at Staten fastsætter Taksterne, saaledes at disse svarer til Lodsens Indsats og ikke overskrider Rimelighedens Grænse. Men dette Monopol maa naturligvis ophøre avtomatisk i det Øjeblik vedkommende Kaptajn selv kender Farvandet saa godt, at han kan forsvare overfor sig selv og sin Reder, sine Passagerer og sin Assurandør personlig og uden Lods at føre sit Skib igennem det.

Der var al mulig Grund til, at de forskellige Søfarts-Organisationer Verden over i Endrægtighed gjorde Forsøg paa at faa Lodstvang ophævet i de Lande og de Egne, hvor den eksisterer. Og Oprettelsen af ny Tvangslodsdistrikter bør bekæmpes med alle Midler til Raadighed.

### HAVNENE TILSTAAR

Vi forstaar ikke, hvorfor man nøler med at ned-sætte Havnetaksterne i vore dyre Provinshavne, skrev vi i vort sidste Nr. Vor Artikel var næppe trykt, førend en af Havnene selv leverede Beviset paa hvor paakrævet en kraftig Nedsættelse er. Formanden for Svendborg Byraad ikke alene indrømmede, men straalende af Stolthed over, at Regnskabsaaret 1924-25 var det bedste i Havnens Historie. Alt i alt var der indkommen Kr. 312,000 i Havne- og Bropege i Aarets Løb imod Kr. 218,609 det foregaaende Aar.

Her er i Havnens egen Statistik nogle meget talende Tal, der maner til Eftertanke, ikke mindst hos de Avtoriteter, der i sidste Instans skal lovfæste Havnetaksterne for det næste Femaar:

1915—16 (ny Takst)	80,227 Kr.
1916—17	60,845 Kr.
1917—18	47,760 Kr.
1918—19	54,756 Kr.
1919—20	116,338 Kr.
1920—21 (ny Takst)	160,549 Kr.
1921—22	190,768 Kr.
1922—23	253,129 Kr.
1923—24	218,609 Kr.
1924—25	312,000 Kr.

Gennemgaar man yderligere Havnens Regnskab, erfarer man, at paa Grund af de urimeligt høje Havnetakster har Svendborg Havn været i Stand til at nedbringe sin Gæld med 83,000 Kroner, og at der regn-



skabsmæssigt har været en Fremgang i Aarets Løb paa 151,640 Kr. Til Trods for nye Udgifter til Isbryderen paa 40,000 Kroner (som forøvrigt vil blive refunderet Havnen senere) og 27,000 Kr. i Tilskud til Færgelejet for Svendborg-Rudkjøbing Færgen samt 64,783 Kr. til Gennemgravning af »Pladerne« samt en hel Del Overskridelser af Budgettet, kunde Formanden med berettiget Stolthed fremlægge et Regnskab, der balancerede smukt paa den rigtige Side — skidt være med, hvad det koster: Skibsfarten betaler!

Nu skulde man tro, at de Svendborg Havnemænd var tilfredse med deres Part af Skibsfarts-Kagen. Nej, nej da! Appetiten vokser, mens man spiser, ogsaa i Svendborg. Noget bekymret betroede Formanden Medlemmerne, at det stadig stod hen i det uviste, om de fik Tilskud fra Staten til ovenfor nævnte Uddybning af »Pladerne«. Denne Tøven fra de tilskudydende Avtortiteter fandt han højst mærkelig, da de samme Avtortiteter gladelig havde bevilget 219,800 Kr. til Rudkjøbingløbet. Men han lod dog skinne igennem, at han troede paa, at Staten tilsidst vilde gaa i sig selv. Netop ved, sagde han, at Staten udvider Belysningen vesterud, anerkender man jo, at ogsaa dette er et Gennemsejlingsløb, og det vilde saaledes være urimeligt, om vi skulde bekoste hele Uddybningen. Kan Staten virkelig nænne at svigte en saadan Tillid?

I dette Blad har vi Gang paa Gang protesteret imod de kostbare Uddybninger af forskellige Provinshavne ud fra den Bevidsthed, at disse Uddybninger var upaa-krævet og som Følge deraf et nationaløkonomisk Tab (som altfor ofte blev paalignet Staten i Stedet for vedkommende Kommune), og at de var direkte i Strid med Skibsfartens Interesser, da de altid betød dyrere Havneafgifter, rent bortset fra, at de tog Brødet af Munden paa vor haardt trængte Sejlskibsflaade. Under Debatten om Havnebudgettet gav Formanden os ogsaa Ret i disse Betragtninger, idet han indrømmede, at der »kommer maaske færre større Skibe til Svendborg, men der kommer større Varemængder«.

I Betragtning af vort ringe Opland og de senere Aars økonomiske Dukkerter, var det saa ikke paa Tide, at i det mindste nogle af vore Smaahavne op-hørte med at drømme de kostbare Drømme om at blive Verdenshavne. Troen flytter maaske Bjerge, men ikke den internationale Varetrafik.

#### ALLE KNEB GÆLDER

I vort sidste Nummer slog vi en Pæl igennem et af *Social-Demokraten* udspremt usandfærdigt Rygte, at Forhandlinger var i Gang om Forlig mellem Sejlskibsrederne og Sømændenes Forbund. Som vi understregede ved den Lejlighed, var der slet ingen Basis for Rederne at forhandle paa — Sømændenes Krav var simpelthen umuligt at debattere af den gode Grund, at Sejlskibsfart ikke betalte sig med de nugældende Rater, og at det selvfølgelig derfor var umuligt at sætte Hyren op, saa meget mere som Kronens kolosale Stigen havde reduceret Fragterne med en Fjerdedel.

*Svendborg Amtstidende* henleder i et af sine sidste Numre Opmærksomheden paa et nyt Kneb fra *Socialdemokraten*'s Side, hvori Hr. P. Back i Søndags skrev:

»Til Oplysning tjener, at en af Forhandlingsudvalgets Medlemmer, Hr. Skibsreder Kromanns Skibe ogsaa har underskrevet vor Overenskomst.«

*Sv. Amtstid.* har forelagt Hr. Kromann denne Meddelelse og fik følgende Svar:

»— Det er Usandhed — det maa De gerne skrive!

Det vilde da ogsaa være underligt, om jeg gjorde det, naar jeg er Næstformand i Foreningen og sidder i Forhandlingsudvalget.

Jeg gad vide, om man ikke paa en eller anden Maade kan sætte en Stopper for den Slags — Løgn, naar man skal bruge et stærkt Udtryk.

— — Hr. Kromann oplyser, at to af hans Skibe er

blevet lossede herhjemme. Det ene var »Polarstjernen«, som lossedes af Grønlandsk Handels Folk, det andet, »Sine«, som Skibets egen Besætning lossede, hvorefter Skibet gik til Marstal.«

Det er utroligt, at en Mand som Hr. P. Back, der staar i Spidsen for en Organisation som Sømændenes Forbund, tør give saadanne Meddelelser, som bagefter demteres og betegnes som Løgn.

Det hele synes nærmest at være en Fortsættelse af den Kampmetode, Hr. Back bragte i Anvendelse, endnu førend Konflikten var udbrudt. Den Gang skrev *Soc.-Dem.* nemlig, at adskillige Thurø-Skipperne havde udtalt, at de fandt Sømændenes Krav berettigede. Men det var selvsagt usandfærdigt. Paa alle de afholdte Generalforsamlinger og Møder har ikke een Røst hævet sig fra hverken Skipperne eller Redere til Fordel for Sømændenes Krav. Tværtimod var der paa den sidste Generalforsamling saa afgjort Stemning imod at forhøje Hyrerne, fordi Situationen paa Fragtmarkedet er saa fortvivlet, at Skibenes Ejere — og Skipperne har i mange Tilfælde Part i Skibet — ikke kan taale flere Udgifter.

#### SØFYRBØDERFORBUNDET

Som det vil være kendt fra de sidste Arbejdsstandsninger, er der et vist Samarbejde mellem Dansk Arbejdsmandsforbund og Søfolkenes Organisationer.

For Søfyrbødernes Forbund er Stillingen den, at de for første Gang er indbudt til at deltage i Arbejds-mændenes Kongres. Søfyrbødernes Kongres har nemlig for nylig vedtaget, at der skulde indledes Forhandling om Indmeldelse i Arbejdsmandsforbundet, og at Forhandlingernes Resultat skulde forelægges Søfyrbødernes til Urafstemning. Det pointeres dog fra Søfyrbødernes Side, at en Indmeldelse i hvert Fald maa ske paa særlige Betingelser, idet de altid maa bevare en vis Særstilling.

Efter den Holdning, Søfyrbødernes ved forskellige Lejligheder har indtaget, kan det ikke forundre, at de nu søger ind under Arbejdsmandsforbundet, men gennemføres denne Plan, vil det utvivlsomt være ensbetydende med forøgede Vanskeligheder for Opretholdelsen af rolige Arbejdsforhold til Søs.

#### SKIBENES BEMANDING

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte vi Dansk Sømændsforbunds Henvendelse til Erhvervsministeriet om Nedsættelse af en Kommission til Drøftelse af Indførelsen af faste Bemandingsregler for Skibe og paaviste, at Indførelse af saadanne Regler er ganske overflødige, hvad danske Skibe angaar, da Erfaringen viser, at man trygt kan overlade Bemanningsspørgsmaalet til Skibenes Redere og Førere.

At vort Synspunkt deles af Dampskibsrederne ved vi, og at dette ogsaa gælder Sejlskibsrederne viser følgende Udtalelse af den kendte Sejlskibsreder E. B. Kromann, *Ærø*, til *Ærø Avis*:

En saadan Kommission er ganske upaa-krævet. Det vilde være ganske urimeligt med lovmæssige Forskrifter ogsaa paa dette Punkt, og man ønsker sig meget fritaget herfor, saa meget mere som den Art Foranstaltninger altid er i Redernes Disfavor. I øvrigt er det ikke noget nyt Spørgsmaal. Det har svævet som et Spøgelse gennem mange Aar, men har vistnok ikke før været fremme hos Ministeriet. Hvad Resultat en saadan Kommissionsundersøgelse med Repræsentation fra alle de interesserede Organisationer vil give, kan der selvfølgelig intet som helst siges om; men Sømændenes Hensigt med at bringe denne Sag frem er jo klar og lige til.

Hr. Kromann oplyser endelig, at Mandskabsantallet paa Skonnerter fra 100-150 Registerton er 5-6, 150-300 6 og for endnu større Skibe 7, 8 og 9 Mand.

## TONNAGEOPLÆGNINGEN OG DEN HØJE DANSKE HYRE MERE END DOBBELT SAA HØJ SOM I TYSKLAND

Som vi spaaede sidste Uge, er de danske Oplægninger igen steget, denne Gang til 45,339 Brutto Register Tons (67,610 T. d.w.), altsaa en Stigning af 10,961 Brutto Register Tons. Og vi maa desværre gentage vor Spaadom om, at Oplægningerne i den kommende Uge antagelig vil stige betydeligt.

Hvorledes er det muligt, at man med dødelig Sikkerhed Uge for Uge kan spaa, at næste Uge vil bringe flere Oplægninger? Det er saa ligetil. Fragtmarkedet er fortvivlende. Det har det ganske vist været længe, men Situationen har ved Kronestigningen og de højere Lønninger forværret sig Uge for Uge. Vi staar nu, hvad nedenstaaende Sammenligning mellem Hyrerne i Danmark og andre Lande saa talende beviser, Ansigt til Ansigt med den Kendsgerning, at den maanedlige Hyreudgift i et dansk Skib er meget højere end i noget

andet Lands Skibe. Sammenligner man saaledes en dansk 2,000 Tonner med en tysk Damper af samme Størrelse, andrager den danske Maanedshyre 6,007 Kr. mod Tyskerens 2,825 Kr. Med andre Ord: den danske Reder maa betale mere end dobbelt saa meget som sin tyske Kollega i maanedlig Hyreudgift, og naturligvis kan han ikke, hvor dygtig hen end er, konkurrere paa den Maade. De norske og svenske Redere betaler kun to Trediedele af den danske Hyre til deres Besætninger, og selv Englænderne, vil man se, betaler betydelig mindre end vi. Vi ved alle, at i England har i lange Tider en meget stor Del af den engelske Handelsmarine været lagt op. Selvfølgelig kan vi ikke her i Danmark, naar vi oven i Købet betaler højere Hyrer end i England, vente en bedre Skæbne.

Sammenligning mellem Hyrerne i Danmark og andre Lande udregnet i danske Kroner  
efter Kursen ultimo August 1925.

		Danmark	Norge à 82.35	Sverige à 107.50	Tyskland 95.30	Holland à 161.60	Belgien à 18.20	England à 19.42
1. Maskinmester .....	Højeste	740	511	575	372	606	283	519
	Laveste	505	338	312	206	444	266	403
2. Maskinmester .....	Højeste	535	372	349	254	412	211	442
	Laveste	330	277	231	152	315	195	325
3. Maskinmester .....	Højeste	395	303	274	202	291	—	325
	Laveste	265	242	220	—	259	—	277
1. Styrmand .....	Højeste	610	368	382	254	444	211	461
	Laveste	360	274	269	159	372	195	325
2. Styrmand .....	Højeste	470	306	286	202	339	171	345
	Laveste	310	219	220	127	210	163	277
3. Styrmand .....	Højeste	265	219	226	152	218	139	252
	Laveste	—	180	188	—	170	—	218
Hovmester .....	Højeste	360	235	280	82	121	135	252
	Laveste	285	201	183	—	—	126	—
Kok .....	Højeste	265	154	180	106	234	127	214
	Laveste	210	138	161	—	—	110	—
Ungkok .....		130	54	120	63	210	86	—
Tømmermand .....	Højeste	245	181	183	105	186	115	233
	Laveste	220	—	140	93	—	—	—
Baadsmand .....	Højeste	230	173	183	105	186	108	214
	Laveste	—	—	155	93	—	—	—
Matroser .....	Højeste	205	152	160	85	162	96	184
	Laveste	—	—	135	—	—	—	—
Letmatroser .....	Højeste	105	82	132	46	81	72	121
	Laveste	—	—	112	—	—	—	—
Ungmænd .....	Højeste	55	62	69	31	40	—	92
	Laveste	—	—	46	—	—	—	—
Donkeymand .....	Højeste	230	173	183	101	186	107	214
	Laveste	—	—	155	—	—	—	—
Motormand .....	Højeste	210	173	155	101	186	106	214
	Laveste	—	—	135	—	—	—	—
Fyrbødere .....	Højeste	210	156	155	96	170	100	194
	Laveste	—	—	135	—	—	—	—
Kullempere .....	Højeste	143	91	111	82	137	96	184
	Laveste	118	—	101	—	—	—	—

Eksempel: I et Skib paa henh. 2,000 B.R.T. og 1,000 B.R.T. er den maanedlige Hyreudgift i danske Kroner

I Danmark .....	6,007	4,258
I Norge .....	4,178	3,250
I Sverige .....	4,161	3,163
I England .....	5,224	3,690
I Tyskland .....	2,825	2,022

Vi beder vore Læsere om omhyggeligt at sammenligne de forskellige Fags Lønsatser i de forskellige Lande. Maskinmestrene, som for nylig tvang deres upaaakrævede Lønforbedring igennem til Trods for velmente Advarsler bl. a. i disse Spalter, er saaledes dobbelt saa godt aflagt her i Landet som i Tyskland. Og hvor en Førstemester her oppebærer 740 Kr. i Maanedsløn, faar han i England kun 519 Kr. og i Belgien kun 283 Kr.

Saalænge dette skrigende Misforhold imellem vore Hyrer og de andre Nationers gør sig gældende, maa Oplægningerne selvfølgelig vedblive og tiltage. Der er

kun een Vej ud: en øjeblikkelig Reduktion af alle Hyrer. Men det er vel for optimistisk at haabe, at de Herrer Fagforeningsledere her vil følge *Havelock Wilson's* Eksempel og gennemføre en frivillig Lønreduktion?

Det er ikke uden Interesse at sammenligne de maanedlige Hyreudgifter i danske og udenlandske Skibe nu med nedenstaaende Statistik fra Perioden omkring den 14. April, altsaa paa et Tidspunkt, da Kronen ikke var begyndt at stige, men endnu holdt sig paa det jævne, in casu £1 lig 26 Kr.

**Sammenligning mellem Hyrerne i Danmark og andre Lande udregnet i danske Kroner  
efter Kursen den 14. April 1925.**

		Danmark	Norge à 87.20	Sverige à 146.85	Tyskland à 129.55	Holland à 217.40	Belgien à 27.60	England à 26.00
1. Maskinmester .....	Højeste	715	541	786	505	815	429	696
	Laveste	490	358	426	280	598	405	540
2. Maskinmester .....	Højeste	515	394	477	346	554	320	592
	Laveste	320	293	316	207	424	296	436
3. Maskinmester .....	Højeste	380	321	374	275	391	—	436
	Laveste	255	256	301	—	348	—	371
1. Styrmand .....	Højeste	595	390	521	346	598	320	618
	Laveste	340	290	367	216	500	296	436
2. Styrmand .....	Højeste	460	324	391	275	457	260	462
	Laveste	290	236	301	172	283	247	371
3. Styrmand .....	Højeste	255	232	308	207	293	211	338
	Laveste	—	191	257	—	228	—	293
Hovmester .....	Højeste	350	249	382	103	163	205	338
	Laveste	275	213	250	—	—	191	—
Kok .....	Højeste	255	163	245	144	315	192	286
	Laveste	200	146	220	—	—	168	—
Ungkok .....	Højeste	125	57	164	86	283	130	—
	Laveste	—	—	—	—	—	—	—
Tømmermand .....	Højeste	235	192	250	143	250	175	312
	Laveste	210	—	191	127	—	—	—
Baadsmand .....	Højeste	220	183	250	143	250	163	286
	Laveste	—	—	211	127	—	—	—
Matroser .....	Højeste	195	161	219	115	217	145	247
	Laveste	—	—	185	—	—	—	—
Letmatroser .....	Højeste	100	87	181	62	109	109	163
	Laveste	—	—	153	—	—	—	—
Ungmænd .....	Højeste	55	65	94	43	54	—	124
	Laveste	—	—	63	—	—	—	—
Donkeymand .....	Højeste	220	183	250	137	250	163	286
	Laveste	—	—	211	—	—	—	—
Motormand .....	Højeste	200	183	211	137	250	161	286
	Laveste	—	—	185	—	—	—	—
Fyrbødere .....	Højeste	200	166	211	131	228	151	260
	Laveste	—	—	185	—	—	—	—
Kullempere .....	Højeste	135	96	151	103	185	145	247
	Laveste	—	—	138	—	—	—	—

**Sammenligning mellem den maanedlige Hyreudgift i forskellige Lande i et Skib paa 2000 Br. R. T. og et Skib  
paa 1000 Br. R. T. efter Kursen den 14. April 1925.**

(Anciennitetstillæg er ikke taget med i Beregningerne).

	2000 Br. R. T.					1000 Br. R. T.						
	Danmark An- tal	Kr.	Norge An- tal	Sverige An- tal	England An- tal	Tyskland An- tal	Danmark An- tal	Kr.	Norge An- tal	Sverige An- tal	England An- tal	Tyskland An- tal
1. Styrmand ..	1	490	1	390	1	320	1	19.00	1	269	1	206
2. Styrmand ..	1	360	1	320	1	240	1	16.05	1	212	1	150
3. Styrmand ..	1	255	—	—	—	—	—	—	1	160	—	—
1. Mester ....	1	610	1	504	1	439	1	24.00	1	390	1	270
2. Mester ....	1	410	1	368	1	270	1	18.10	1	267	1	206
3. Mester eller Assistent ...	1	295	1	315	1	205	1	15.10	1	212	—	—
Hovmester ...	1	300	1	265	1	232	1	14.10	1	86	1	86
Kok .....	1	230	1	177	1	159	1	11.10	1	138	1	138
Messedreng ..	1	50	1	50	1	35	1	4.00	1	25	—	—
Baadsmand el. Tømmerm. ...	1	210	2	420	1	170	2	24.00	1	110	—	—
Matroser .....	4	780	3	555	2	298	4	40.00	3	267	3	267
Letmatroser ..	2	200	2	200	2	246	2	10.00	3	144	2	96
Ungmænd .....	—	—	2	150	2	128	—	—	2	66	—	—
Donkeymand ...	1	210	1	210	1	170	1	11.10	1	106	1	106
Fyrbødere ...	4	800	4	760	4	596	4	42.00	3	303	3	303
Kullempere ..	1	125	1	110	2	206	1	10.00	1	86	1	86
Telegrafist ...	1	280	1	280	1	157	1	8.05	1	123	—	—
Pension for Of- ficiererne ....	—	139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danske Kr. ....	23	5,744	24	5,074	23	3,871	23	269.00	24	2,964	17	4,073
Danske Kr. ....	—	—	—	4,425	—	5,685	—	6,994	—	3,840	19	3,947
Danske Kr. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	190.00
Danske Kr. ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	2,122

Som man vil se af disse Tal, var de danske Hyrer paa dette Tidspunkt jævnbyrdige med de svenske, meget over de tyske og belgiske, ikke saa lidt højere end de norske og noget lavere end de hollandske og engelske.

Paa det Tidspunkt var der ingen Oplægninger til Trods for, at andre Lande havde maattet oplægge

mange Skibe repræsenterende en uhyre Tonnage. Takket været vore dygtige Redere, vore dygtige Kaptajner og vore dygtige Besætninger holdt vor Skibsfart Gryden i Kog, selv om Aktionærernes Udbytte maaske ikke var stort andet end Duften fra Gryden og den behagelige Fornemmelse at være med til at gøre samfundsnyttig Gerning.

### SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM, HAMBURG OG AMSTERDAM

I August Maaned blev Rotterdam anløbet af ialt 1,029 Skibe med en samlet Tonnage af 1,535,869 Netto-Registertons. De tilsvarende Cifre for samme Maaned i Fjor var 875 Skibe og 1,323,486 Tons. Fra Aarets Begyndelse til 1. September anløb ialt 7,543 Skibe med en samlet Tonnage af 11,540,461 Tons Havnen. De tilsvarende Tal for 1924 var 6,613 og 9,878,017,

og Trafikken er saaledes steget med 930 Skibe og 1,662,444 Tons.

Skibsfarten paa Hamburg i de forløbne 8 Maaneder af 1925 viser en Stigning paa 1,147 Skibe og 1,363,423 Tons. Amsterdam kan i samme Periode notere en Stigning paa 313 Skibe og 821,551 Tons sammenlignet med det foregaaende Aar.



## DEN NORDATLANTISKE PASSAGERTRAFIK I DE FØRSTE 7 MAANEDER 1925

Medens Fragtraterne falder fra Maaned til Maaned, og det økonomiske Resultat af Fragtfarten bliver værre og værre, viser den oversøiske Passagertrafik Stigning, saaledes at de i den deltagende Selskaber har Udsigt til i nogen Grad at faa de ved Fragtfarten lidte Tab udlignede, og dette gælder navnlig den nordatlantiske Trafik. Her har ganske vist de indskrænkende Bestemmelser i den amerikanske Indvandringslov stærkt begrænset Trafikken med Emigranter, men til Gengæld har Turisttrafikken udviklet sig overordentligt. Medens denne tidligere omtrent udelukkende var begrænset til I og II Kahytsklasse, er der nu ogsaa en Mængde Turister paa III Klasse, der jo i de sidste Aar er blivne meget forbedret. Ifølge den seneste i New York foreliggende Statistik er der i de første 7 Maaneder af dette Aar dér landet 203,882 Passagerer og Udvandrere mod 148,043 i samme Tidsrum i Fjor, hvilket betyder en Stigning paa 38 pCt. Til Europa har i samme Periode indskibet sig 249,586 Passagerer og hjemvendende Emigranter mod 215,707 i de tilsvarende Maaneder i Fjor, altsaa en Fremgang

paa 16 pCt. Stigningen fordeler sig som følger paa de forskellige Klasser:

	Østgaaende		Vestgaaende	
	1/1—31/7 1925	1/1—31/7 1924	1/1—31/7 1925	1/1—31/7 1924
I. Klasse .....	37,262	35,540	66,692	60,756
Kahytsklasse .....	33,948	18,480	41,566	33,745
II. Klasse .....	48,178	39,178	47,879	46,668
III. Klasse .....	84,494	54,845	93,449	74,538
Ialt ....	203,882	148,043	249,586	215,707

Trafikstigningen omfatter, som det vil ses, alle Klasser, men er stærkest for Kahytsklassen og III Klasse. Tallene svækkes noget i deres Virkning ved den Tilbagegang, som Passagertrafikken fra og til Canada viser. Til canadiske Havne rejste i de 7 Maaneder 59,135 Passagerer og Emigranter mod 94,615 i samme Tidsrum det foregaaende Aar. Østgaaende var der fra canadiske Havne 37,140 Passagerer og hjemvendende Emigranter mod 42,784 i Fjor. Nedgangen i Passagertrafikken mellem Europa og Canada rammer navnlig de britiske Linjer, der besøger Størstedelen af denne Trafik.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBBERETNING

København, den 15. September 1925.

For at begynde med den snart traditionelle Indledning: Stillingen paa Fragtmarkedet som Helhed er den samme — d.v.s. ingen nævneværdig Bedring, end ikke Tegn til saadan i noget af de ledende Markeder og for flere af disse Vedkommende endog yderligere Svækkelse i den forløbne Uge.

Aarsagerne til Misèren er som bekendt mangfoldige; i Særdeleshed Pengemangel og svag Valuta for de fleste europæiske Landes Vedkommende, samt deraf følgende Kreditindskrænkning og Beskyttelsespolitik. Som tidligere fremhævet er de store Valutasvingninger vel nok den største Hindring for Tilbagevenden til mere stabile Forhold, og en fast Valuta — uanset dennes større eller mindre Værd — den første Betingelse herfor. Denne Kendsgerning giver sig bl. a. Udslag i, at saavel den italienske som den finske Regering skal være stemt for en snarlig Stabilisering af de respektive Landes Mønt. Et Forlydende om, at det samme er Tilfældet med Hensyn til den belgiske Francs, benægtes dog; men ikke mindst Rederne vil med Interesse følge det samlede Valutaproblem.

Saavel fra Canada som U.S.A. berettes om betydeligt bedre Udsigter for Høsten end hidtil regnet med, samt sammenlignet med sidste Aars. Det samme meddeles ogsaa fra Tyskland og Italien, hvor Afgrøden i Aar overstiger sidste Aars med henholdsvis 10 og ca. 35 pCt. Resultatet er, at Tyskland igen har meldt sig som Sælger af Brødkorn til Udlandet, omend det synes vanskeligt at konkurrere. Ifølge *Finanstidende* ventes Danmarks Høst at ville overstige sidste Aars med ca. 70,000 Tons. Den gennemgaaende gode europæiske Høst vil selvfølgelig ikke bidrage til forøget Beskæftigelse for den oversøiske Skibsfart.

*River Plate* vekslede mellem ingen og ringe Efterspørgsel, og som Eksempel paa de sidst betalte Rater kan anføres: prompt 6,000 Tonner Buenos Aires/U.K.-Gibraltar-Hamburg 12/3d. Basis; Resultatet af en saadan Rejse er paa Forhaand givet.

*Nordstaterne* og *Montreal* har kun ydet ringe Beskæftigelse — i Særdeleshed førstnævnte Marked, og omend de sidste Dage af Ugen har bragt noget af den Stigning i Efterspørgslen, som vi sidst efterlyste, saa er Raterne vedblivende ganske utilfredsstillende, i Særdeleshed dersom der er Tale om forudgaaende Ballastrejser.

Fra *Indien* sluttedes kun et Faatal for senere Lastning; men dette skyldes sikkert lige saa meget Reder-

nes Tilbageholdenhed, og Raterne er derfor opretholdt. 6,000 Tonner sluttedes pr. Februar fra Bombay til 25/6d. *Australien* fortsatte ikke den gode Begyndelse og maa betegnes som »stille«. og *Sydafrika* slog endog næsten et Par Shillings af paa sidst betalte Rater. 6,000 Tonner akcepterede 21/6d. U.K.-Cont. for Oktober Afskibning mod forrige Uges Gennemsnitsrate af 23/-.

*Sortehavet* og *Donau* er efter en ikke ringe Aktivitet nu stilnet noget af; men dette er sikkert kun en Overgang.

### TRÆLASTMARKEDET

»Situationen uforandret!« — Dette vil være det bedste, der kan siges om dette saa mange Rederes Smertensbarn.

Ringes Tilgang af nye Ladninger og stort Udbud af Tonnage passer nu engang daarligt sammen, naar undtages for d'Herrer Befragteres Vedkommende.

Forhandlingerne i Stockholm mellem de svenske og finske Trælasteksportører er nu afsluttede, og Svenskerne har tiltraadt den fra finsk Side foreslaaede Overenskomst om Minimumspriser, hvorimod nogen bindende Aftale om Produktionsindskrænkning ikke kom i Stand; men en saadan ventes alligevel at ville finde Sted.

Som tidligere nævnt maa derfor sikkert regnes med et Forsøg fra Befragternes Side paa næste Aar at bringe Fragterne yderligere ned. Dette turde dog vise sig ugørligt — dertil taler Oplægningen sit alt for tydelige Sprog, saa meget mere som der næppe kan ventes nogen Nedgang i Omkostningerne i Trælastfarten. Kronestigningen har længe af danske Redere været benyttet som Argument for højere Rater, men ganske forgæves; og som naturligt er, idet denne ikke har berørt hverken den britiske, svenske eller tyske Skibsfart.

Den norske Krone har imidlertid i den senere Tid gjort den danske Kollega Følgeskab, og bliver dette vedvarende Tilfældet, er det rimeligt at antage, at fælles Krav om rimelige Rater fra Østersøen vil kunne gennemføres, idet det norske og danske Kontingent af Skibe i Trælastfarten sikkert er mere end stort nok til at kunne paavirke Markedet, ifald Afskibningerne kommer til at foregaa i blot nogenlunde normalt Omfang.

Af Afslutninger fra *Østersøen* anføres:

Kotka og Pernövikén-Calais, 800 Std. DBB, 36/9d.;

Koivusaari og Makslahti-Calais, 650 Fv. Props, 37/6d. pr. Favn; Trångsund-Antwerpen, ca. 750 Std. DBB, 34/3d.; Frederikshavn-Antwerpen, ca. 650 Std. DBB, 34/3d.; 2 Hernösand-Dunkerque, ca. 460 Std. DBB, 38/-; Archangel/Holland, 1,400 Tylt Kapbjælker, 51/9d.; Wi-borg-Rotterdam, 1,200 Fv. Pulpwood, Hfl. 19.50 (Hfl. 2.25 for Losningen); Bureå-London, ca. 925 Std. DBB, 44/-; 3 Hernösand-London, ca. 725 Std. DBB, 43/6d.; Uleåborg-Hull, ca. 530 Std. DBB, 45/- (gl. Scanfin); 1 Midtfinland-Tyne/Hartlepool/Humber, ca. 900 Fv., 41/-; Gefle-Manchester, 1,200 Tons Papir (Partlast), sv. Kr. 20.00.

Fra *Hvidehavet* er Befragtningerne fortsat i et betydeligt Omfang, og Raterne fuldt opretholdt (f. Eks. 60/- for 650/700 Std. Baade, Basisfragt).

#### KUL, KOKS ETC.

er gennemgaaende fastere til Danmark, og Raterne udviser en lille Stigning. Af Ugens Afslutninger bemærkes: fra Tynerange til Aarhus 3,600 T. 4/9d.; til Svendborg 1,150 7/-. Fra Forth til Kjøge 1,100 6/6d. og 1,200 til Nykjøbing Sj. 7/- Kul, 9/3d. for 200 Koks, 2,200 til Aalborg 5/4½d.

Til Sverige betales i Øjeblikket daarligere Rater end til Danmark, og med de store Udgifter i svenske Havne betaler det sig daarligt at slutte dertil. Til Göteborg stipuleres i de fleste Tilfælde 75 sv. Øre pr. Ton for Kranløsning plus »usual extras« og her er en Fælde for Rederne, idet disse saakaldte »extras« — Kranleje, Ulykkesforsikring, Ventetid o.s.v. — løber op til 40/50 sv. Øre, saa den samlede Pris i flere Tilfælde bliver ca. 1.20 sv. Kr. Der burde træffes en Ordning her med Stevedorfirmaerne, saa der blev en fast Pris i Göteborg i Lighed med de andre svenske Havne.

#### MIDDELHAVET ETC.

der syntes at have naaet Bunden, er alligevel blevet daarligere. De sidste Afslutninger taler for sig selv: *Wales/Lissabon* 3,300 T. 7/3d.; *Naples* 5,400 T. 7/6d.; *Vestitalien* 8,000 T. 7/-; *Marseille* 1,900 T. 8/9d. og 5,000 T. 8/-; *Østkysten/Triest* 6,000 T. 9/-; *Genoa range* 7,000 T. 6/9d.

Hjemgaaende: *Sicilien/Hull* 3,600 T. Sulfat 8/-; *Tunis & Philippeville/Antwerpen* 3,200 T. Zinkore, 7/6d., Sept.; *Tunis/Bristol* 2,700 T. Fosfat 9/-; *Bilbao/Cardiff* 4,800 T. 5/7½d., Sept.

Fra Sortehavet og Donau sluttet Tonnage til sidste Uges Rater; men Befragterne forlanger saa mange Optioner af Lossepladser, at Rederne først ved Udlosningen kan blive klar over det omtrentlige Resultat af Rejsen, saa det hele er et Lotterispil.

#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Swansea/Montreal har taget en spot 7,000 Tonner til 7/- og en 7,800 Tonner til 6/9d., begge med 1,000 T. Losning, fri, hvilket er en lille Stigning i Raten; men det er vist ogsaa vanskeligt for Befragterne at finde Baade paa Grund af det hjemgaaende Markeds daarlige Stilling.

## FORDS SKIBSKØB

Som tidligere omtalt har *Henry Ford* købt 200 Skibe af Shipping Board til Ophugning, og har derved faaet en større Ophugnings-Virksomhed end noget andet Firma. Af de 200 Skibe fik Ford imidlertid kun 199, idet det viste sig, at det ene af dem, »Lake Winthrop«, allerede var blevet solgt til »The Bull Insular Steamship Co.«, New York. Salget af dette Skib giver imidlertid et godt Billede af, hvilken Forretning Ford har gjort. »Lake Winthrop« er en Damper paa 3,300 Tons d.w. og solgtes paa den Betingelse, at den skulde sættes i Fart; den blev afhændet for en Pris af 33,000 Dollars, medens Ford fik de Baade, han købte, for en Gennemsnitspris af 8,500 Dollars.

Af de 199 Dampere er 50 søgaaende Fragtdampere

Der sluttet nu en Del Tonnage fra Montreal til U.K.-Cont.-Skandinavien, og der er sluttet saa langt frem som for Novbr. Lastning. Raterne var til en Begyndelse uforandrede — 11/11½ C. for heavy grain til Antwerpen/Rotterdam, 13 C. for oats, 12 C. for barley, og til Middelhavet ca. 15/15½ C., men allerede sidst i Ugen rapporteredes en mindre Stigning. Til Norge er sluttet en større Baad til 16½ C. Der søges for prompt Lastning flere 3/4,000 Tonnere til 3 danske/svenske Pladser til omkring 20 Cts. Disse Rater levner imidlertid ingen Fortjeneste, og *Fairplay* nævner bl. a. et Tilfælde, hvor to Baade blev sendt fra Øerne i Ballast til Canada for at laste hjem; her vilde Tabet ved at sende begge Baade hjem for Oplægning være blevet mindre end ved at foretage først Ballastrejsen og derefter Kornrejsen.

For Northern range og Gulfen gøres derimod saa godt som intet i Kornbefragtning for Øjeblikket. Et Par Baade er sluttet for Sukker fra Cuba — 16/6d. til U.K., Okt./Novbr. og 17/6d. til Middelhavet for prompt Lastning. Fra Gulf Timber ports er bl. a. sluttet: 13/1,400 Stds. til Montevideo &/el. Buenos Aires til 15 Doll. een, 15¼ Doll. begge Havne, Oktbr.; og 1,200 Stds. til Buenos Aires el. Rosario, 148/9d. Basis, Oktbr./Novbr.

#### SYDAMERIKA

Stillingen er den samme som i sidste Uge; Kulrater ud er steget lidt, og til Gengæld er Raterne hjem dalet tilsvarende — eller endog mere. *Wales/Montevideo* 5,800 T. 16/6d. ppt.; *Rosario* 5,000 T. 19/6d. ppt.; *Santos* 6,000 T. 15/6d.; *Buenos Aires* 17/9d. for ppt. 6,500 T.; *Rosario* 20/- for ppt. 4,000 Tonner, Option Partlast *Santa Fé* 21/- er sluttet i Ugens Løb. Der noteres for prompt 5,000 T. fra Forth til Buenos Aires endog 18/- og lignende Størrelse pr. 15/20 Sept. til River Plate 18/-, begge med 500 Losning à 3/-.

Hjemgaaende ligger Raten omkring 14/6d., 14/9d. U.K./Cont. fra San Lorenzo; men der er sluttet til lavere Fragt: n.a. *San Lorenzo/Antwerpen-Rotterdam* el. *Hamburg* 6,000 T. 13/- een, 13/6d. to Havne; *Santa Fé/Gibraltar-Hamburg* 15/3d. for 5,300 Tonner; n.a. *Rosario/U.K.-Cont.* 15/- for ppt. 3,600 Tonner, 30. Sept. Annullering.

Fra Nitrate ports er sluttet 6,000 Tonner 15. Novbr./15. Decbr. til 24/- Basis Continent med skandinaviske Optioner.

#### ØSTEN

Af Afslutninger kan nævnes: *Vladivostok/Hull-Rotterdam-Hamburg* 7,000 T. 32/6d., *Skandinavien* 33/9d., primo Novbr.; *Cape Town-Durban-Marseille* 6,000 T. Majs 22/6d., *Marseille & Palma* 1/- extra; *Bombay & Karachi/Middelhavet-U.K.-Cont.* 8,000 T. Jan. 26/- d.w., 6,000 T. primo Febr. 25/6d. d.w.

#### TIME CHARTER

Westindia Befragterne er de mest interesserede, og de betaler op til Doll. 1.40 for ca. 3,000 Tonnere; en lille Baad — ca. 1,200 T. opnaede Doll. 2.25 for en Rundrejse.

paa henvend 5,300 Tons d.w. hver, medens de 149 er af den Type, der anvendes paa de store Indsøer, og er paa ca. 3,500 Tons d.w. hver. Den amerikanske Skibsbygningsindustri vil imidlertid ikke faa nogen Fordel af Salget til Ford, idet de 50 store Skibe skal ophugges paa Fords Værksteder i Chester Pa., hvorefter de enkelte Dele af Skibene skal indlades i de mindre Dampere, som senere vil blive bugserede til River Rouge, Mich., og Ford har i den Anledning købt 7 store oceangaaende Bugserbaade, som han betalt med 42,500 Dollars pr. Stk.; naar alle Skibene er ført til River Rouge, skal ogsaa Bugserbaadene hugges op. Alt Materiellet vil derefter blive anvendt paa Fords forskellige Automobilværksteder.

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS RESPONSA 1925

## RESPONSUM NR. 7

Herved tillader jeg mig som Sagfører for Firmaet N. N. at anmode om Responsum i Anledning af nedennævnte Sag, som er anlagt mod X Skibsværft.

N. N. anmodede ved Brev af 6. September 1924, skrevet paa deres sædvanlige Firmapapir, Skibsværftet om Tilbud paa forskellige Reparationsarbejder vedrørende et under Firmaet hørende Dampskib.

Ved Brev af 8. September gav Værftet Tilbud paa Reparationen, og N. N. accepterer ved Skrivelse af 9. s. M. dette Tilbud.

N. N.'s Brev var som nævnt skrevet paa Firmaets sædvanlige Firmapapir, der viser hvilke Dampskibsselskaber de herunder repræsenterer samt Navnet paa hvert enkelt Skib, som hører under disse Dampskibsselskaber, saa det altsaa heraf kunde ses, at det omhandlede Skib hørte til Dampskibsselskabet Y. N. N.'s Brev var underskrevet N. N.

Reparationen af Dampskibet fandt Sted i September 1924, paa hvilket Tidspunkt Dampskibsselskabet havde de fornødne Penge i Kassen til at betale Reparationen med, Udgiften til denne Reparation andrager ialt ca. 44,700 Kroner, hvoraf 16,750 Kroner er betalt som hidrørende fra Havari. Da Reparationen var endt, lod Værftet Skibet sejle uden at indsende Regning til Firmaet. Denne blev først indsendt i November 1924, og paa dette Tidspunkt havde Dampskibsselskabet ikke de fornødne Penge til at betale Regningen med, og Dampskibsselskabet kom heller ikke i Besiddelse af saa mange Penge, inden det i Begyndelsen af Januar 1925 maatte gaa i Likvidation, og Selskabets Hovedkreditor, Discontobanken, der havde Pant i samtlige Skibe, nægtede da Firmaet Tilladelse til at betale denne Regning, endskønt Banken efter Firmaets Mening i sin Tid havde lovet at betale de Udgifter, der var nødvendige for at sætte Damperen i sejlklar Stand, herunder ogsaa nærværende Udgifter.

Skibsværftet har derefter nu anlagt Sag ved Østre Landsret mod N. N. med den Paastand, at disse, der har rekvireret Arbejdet foretaget uden at nævne, at det var for Dampskibsselskabet Y's Regning, maa være pligtige til at betale Værftet, idet dette udelukkende under Hensyn til, at det var nævnte Firma, der havde bestilt Arbejdet, og derfor ogsaa maatte hæfte for Betalingen, lod Skibet sejle, inden det fik sin Regning betalt.

N. N. mener ikke, at de, som Sagen foreligger, kan hæfte personligt for Udgifterne til den paagældende Reparation, idet de kun har foretaget denne Rekvisition for Selskabet paa samme Maade, som de selv og formentlig enhver anden korresponderende Reder vilde give slige Ordre. Jeg skal for Fuldstændigheds Skyld tilføje — men dette har jo intet med Sagens principielle Spørgsmaal at gøre — at Skibsreder N. forklarer, at han under et Ophold paa Værftet udtrykkelig paa Forespørgsel om Skibet tilhørte Selskabet W eller Y har svaret, at det tilhørte Y.

De Spørgsmaal jeg gerne ønskede den ærede Forenings Responsum om er:

1) Er det Coutume her i Landet, at korresponderende Redere ved Korrespondance for deres Dampskibsselskaber kun underskriver med deres eget Navn og

2) anses i saa Tilfælde den korresponderende Reder for at være personlig ansvarlig for slige Rekvisitioner ved Siden af Dampskibsselskabet.

Da Sagen nu er indbragt for Retten og det som bekendt er yderst vanskeligt at opnaa længere Henstand, vilde jeg være forbunden for et snarligt Svar.

## Svar.

I Anledning af Deres Skrivelse af 19. ds. skal Dansk Dampskibsrederiforening til de deri rejste Spørgsmaal udtale:

1) Det finder hyppigt Sted her i Landet, at korresponderende

Redere ved Korrespondance for deres Dampskibsselskaber kun underskriver med deres eget Navn,

2) Hvorvidt i saa Tilfælde den korresponderende Reder er personlig ansvarlig for Rekvisitioner ved Siden af Dampskibsselskabet er et retligt Spørgsmaal, som Dansk Dampskibsrederiforening ikke finder sig kompetent til at udtale sig om.

## RESPONSUM NR. 8

Til Brug ved en Retssag tillader jeg mig herved at rette følgende Forespørgsel til Dem.

Sagen drejer sig om et Motorskib, der er solgt af en Reder i X til en Reder i Y. I Sluttedlen er det stipuleret, at Skibet overtages, saaledes som det er antaget, samt at Sælgeren skal sejle Skibet fra X til Y, hvor det skal leveres »fri for Havari«. Der er under Sagen Tvivl om, hvad denne Bestemmelse »fri for Havari« betyder, idet den ene Part hævder, at dette kun betyder en Garanti for Havarier, Skibet mulig maatte lide paa Vejen fra X til Y, medens den anden Part hævder, at Bestemmelsen giver en ubetinget Garanti for, at Skibet, da han købte det, ikke havde uistandsatte Havarier.

Til Brug ved Sagen tillader jeg mig at forespørge, om det er almindelig Coutume, naar man køber et Skib, som man ikke har set i Dok og derfor ikke har kunnet besigtige i Bunden, da at indsætte denne Bestemmelse »fri for Havari«, og om denne Bestemmelse yder Garanti for, at Skibet ikke forinden Købet havde haft Havarier, hvis Skade ikke var udbedret.

## Svar.

I Anledning af Deres Skrivelse af 29. f. M., hvori De forespørger 1) om det er almindelig Coutume, naar man køber et Skib, som man ikke har set i Dok og derfor ikke har kunnet bundbesigtige, da at indsætte Bestemmelsen »fri for Havari«, og 2) om denne Bestemmelse yder Garanti for, at Skibet ikke forinden Købet havde haft Havari, hvis Skade ikke var udbedret, skal man meddele, at begge de nævnte Spørgsmaal maa besvares bekræftende.

## RESPONSUM NR. 9

Til Brug under en Retssag tillader jeg mig ærbødigt at forelægge Dansk Dampskibsrederiforening følgende Forhold:

Et Ruteskib var af en Tagpapfabrik befragtet til at føre en Partladning Tagpap fra Udlandet til Danmark. Fragten var mellem Modtageren i Danmark og Mægleren i Udlandet aftalt til x Kr. pr. Ton. Der var ikke fra nogen af Siderne nærmere angivet, hvad man forstod ved Ton, Vægt eller Maal-Enhed. Mægleren indsatte derfor i Sluttedlen: »Fragt x Kr. pr. 1,000 kg eller 50 cbf. i Skibets Valg« og krævede Fragten pr. 50 cbf., da det viste sig, at Pappen var meget lettere end antaget. Vi tillader os derfor at forespørge:

1. Er det Coutume eller i al Fald almindeligt for Last, der befragtes fra omhandlede Havn til Danmark, at man regner 1 Ton = 1,000 kg eller 50 cbf. i Skibets Valg, naar det ikke særlig er bestemt, hvad der menes med Ton.

2. I Fald ovennævnte Beregningsmaade ikke gælder for al Slags Last, ønskes Svar paa, om det er Coutume eller almindeligt at beregne det som under 1. anført, naar det angaar let Last, saaledes Tagpap.

Tillige ønskes gerne oplyst, hvad Fragten i Almindelighed er for at faa 50 cbf. Pap fragtet mellem de omhandlede Havne.

## Svar.

I Besvarelse af Deres Skrivelse af 15. ds. skal man, efter indhentede Oplysninger, meddele, at det er Coutume ved Fragtning af Stykgods fra omhandlede udenlandsk Havn til Danmark, at Betegnelsen »pr. Ton« forstaaes som værende pr. 1,000 kg.

For Tiden chargerer almindeligvis en Vægtrate for Tagpap (Raapap) fra paagældende Havn til danske Provinshavne via København af Kr. 30.00 pr. 1,00 kg.



## 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 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. m<sup>3</sup>.

### Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

## HORSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

### Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

### Lodstvang.

**Bugsering** foregaar let og efter billige Takster.

**Ballastafgift til Havnen:** 4 Øre pr. Ton.

**Vand:** 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

### Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

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

## 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 Tegholm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved 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 Skibsforbrænding 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, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsforbrændinger, 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 lodes, 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 besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, 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

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 forlobet, 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 proviantrende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastspenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Vand:** i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **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. 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. m<sup>3</sup> + 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, 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.

### 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. m<sup>3</sup>. Slangeafgift Kr. 5,00.

**Losning og Lastning** **Jernbanespor** **Pakhuseplads**  
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 SKANDINAVISKE KONFERENCE OM SKIBES SØDYGTIGHED

Den i sidste Uge her afsluttede Konference om Skibes Sødygtighed, i hvilken Repræsentanter for Danmark, Norge, Sverige, Finland og Island deltog, og hvis Forhandlinger var fortrolige, hvorfor intet Referat af samme er blevet offentliggjort, afsluttedes med en Middag, ved hvilken den danske Udenrigsminister, Greve Moltke, var Vært og holdt en Tale, hvori han i hvert Fald antydede de Resultater, Konferencen var naaet til. Grev Moltke udtalte bl. a.:

Den af de her forsamlede Delegerede vedtagne Konvention, hvis snarlige Tiltrædelse De vil anbefale Deres Regeringer, tilvejebringer paa Omraadet *Skibes Sødygtighed* for enhver af Signatarmagterne fuldstændig Anerkendelse hos alle de øvrige Signatarstater, saaledes at alle herhen hørende Besværligheder, der kendes fra den almindelige internationale Trafik, dermed helt udelukkes. Konventionen forbeholder samtidig enhver af Signatarstaterne fuld Frihed til at anordne sine Forskrifter om Sødygtighed overensstemmende med sine egne nationale Synspunkter og Erfaringer — Ansvarer er alene henlagt til Opsigelsesklausulen.

Konferencen har imidlertid ogsaa løst den 2den Del af sin Opgave, idet Konventionen gennem andre af sine Bestemmelser har lagt det nordiske Samarbejde vedrørende Skibes Sødygtighed ind i et fast Spor og anvist det systematiske Metoder. En rigtig Udnyttelse af dette Fremskridt skulde give en betydelig Sikkerhed for, at man ikke vil kunne overhøre den Stemme, der lyder fra Norden, i vigtige Skibsfartsspørgsmaal. Bestemmelsen om en permanent og systematisk Samvirken mellem Signatarstaterne har indtil videre lagt de herhen hørende Forretninger i Danmarks Haand. Denne Bestemmelse er vel naturligt sammenhørende med den Omstændighed, at det formelle Initiativ til Konferencen udgik herfra, men den er derfor i lige høj Grad et Udtryk for Tillid, som fra vor Side maa værdsættes højt. Bestemmelsen lægger et stort Arbejde paa den danske Administration, men

der kan ikke være Tvivl om, at den danske Administration vil sætte en Ære i at røgte dette Tillidshverv paa en saadan Maade, at de øvrige Signatarmagter ikke vil fortryde dette Valg.

Skibsfarten maa i de forskellige nordiske Lande naturligvis ligge noget forskelligt, men den udgør overalt et af Hovederhvervene i disse Landes økonomiske Liv. Om Skibsfartserhvervet i ethvert af Landene virkelig ogsaa kommer til sin Ret og vurderes som den vigtige Faktor, den er, falder det lidt vanskeligt at bedømme udefra. Bedst stillet er vel i den Henseende Norge, der jo ogsaa har langt den største af de nordiske Handelsflaader. Vanskeligt er i hvert Fald Danmark stillet i den Retning som Følge af forskellige Forhold, derunder, navnlig ogsaa af den Grund, at Redernæringen her er koncentreret paa saa faa Hænder, og det er derfor en Kendsgerning, at Skibsfarten hos os ikke altid bliver vurderet helt, som den burde, skønt Erfaringen fra Krigsperioden har medført en betydelig Bedring i dette Forhold.

Men hvad enten nu Skibsfartens Betydning i de forskellige af disse Signatarlande vurderes korrekt eller ej, saa er det for Skibsfarten i ethvert af Landene en stor Støtte, om der findes en offentlig Skibsfartsadministration, der er fuldt forstaaende overfor Skibsfartens Kaar og Interesser og dertil stærk og handlekraftig. Det er i denne Henseende et tilfredsstillende Resultat, at Konferencen har kunnet samle sit Arbejde i Konventionsform. En Konvention som den af Konferencen om Skibes Sødygtighed udarbejdede er et umiskendeligt Udtryk for Forstaaelse mellem Skibsfarten i Signatarlandene og disses Regeringer.

Naar man ser hen til den Sikkerhed og Enstemmighed, med hvilken Konferencen har gennemført sit omfangsrige Program, er det berettiget deri at se det sikreste Tegn paa, at Konventionen om Skibes Sødygtighed og Udrustning meget hurtigt vil kunne føres ud i Livet i enhver af Signatarstaterne.

## LÆREBOG I HANDELS-TEKNIK

Fra Københavns Translatørskole og Sproginstitut har vi modtaget Skolens nye Lærebog i Handelsteknik, der er udarbejdet af Translatørskolens Forstander, Reinholdt Kallmoes og Oluf Kallmoes.

Bogen er særlig bestemt til sammen med Translatørskolens »Lærebog i Forretningsvæsen I« og et tilsvarende Undervisningsstof paa de fremmede Sprog at danne Grundlaget for Uddannelsen i Handelsteknik til Disponent- og Translatør-Eksamen.

Af Bogens overordentlig righoldige Indhold, der saa vidt vi kan se, omfatter alle de forskellige Forhold, en moderne Forretningsmand maa være inde i, skal vi fremhæve et stort Afsnit omhandlende Skibsfarten og de herunder hørende Spørgsmaal: Havne- og Toldforhold, Spedition og Søforsikring, etc.

En Gennemgang af Lærebogen i Handels-Teknik synes at vise, at de vordende Disponenter og Translatører, der har tilegnet sig det omfattende Kendskab

til Handelens mangeartede Forhold, som et samvittighedsfuldt Studium af Bogen vil give, har gode Betingelser for at udfylde deres Pladser tilfredsstillende, idet de gennem Studiet har faaet en god og solid Basis for deres videre praktiske Uddannelse.

Bogen er yderligere forsynet med et fyldigt Glosarium paa engelsk, fransk og tysk.

Skulde vi indvende noget mod Lærebogen, maa vi sige, at det undrer os, at man i en moderne Lærebog, der giver Eksempler paa Affattelse af Forretningsbreve, har bibeholdt de — forekommer det os — nu til Dags latterlige Høflighedsformer, som vi vistnok oprindelig har importeret fra Tyskland, i Stedet for at affatte Brevene i et naturligt og ligefremt Sprog. At anbefale sit Firma til et andets »ærede« Velvilje eller benytte andre lignende Former forekommer os latterligt, og vi synes, at det var paa Tide at komme bort fra den Art Talemaader og vende tilbage til et jævnt og naturligt Sprog.

## NYT DIESELMOTORSKIB TIL AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Fra A/S. Burmeister & Wain's Skibsværft sattes Lørdag et nyt Dieselmotorskib i Vandet til A/S. Det Østasiatiske Kompagni. I dette nye Skib er de Erfaringer, Det Østasiatiske Kompagni har gjort gennem mange Aar, bragt til Anvendelse.

Skibet har en Dødvægt af 12,000 Tons og en Længde af ca. 480', og er det længste Skib, der til Dato er udgaaet fra Burmeister & Wain's Skibsværft.

Skibet præsenterer sig særdeles smukt og har finere Linier end sædvanligt for denne Type.

Stabelafløbningen foregik smukt, og Skibet, som døbt af Frøken Lillie Neergaard, fik Navnet »Danmark«.

**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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**  
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil 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 Bjergningsdamper 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 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 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 Lading** besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tordok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstammer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

**NØRRESUNDBY**

I Indsejlingen 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. m<sup>3</sup> 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, 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 Lodstvang**  
nndtagen 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 Havne-sporene, 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, Skibsbyggeri 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 Hjælpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsering uforud.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt 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, 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 Bugsering:**  
Fra Søen til Stige Lodsafrihed. 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, Skibsværfter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svaajplads 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 Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**RØNNE**

Indsejlingen fra 9 til 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 ½ for Udgaende.

**Ballastafgift til Havnen** 5 Øre pr. Reg.-Ton.

**Vand:** 2 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m<sup>3</sup>, 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 Eftf.

**Nørre Sundby:**

N. C. Bach.  
N. F. Stegmann.



## OVERENSKOMSTEN MELLEM REDERNE OG MASKINMESTRENE

I Anledning af, at der opstod Uoverensstemmelse mellem Rederne og Maskinmestrene om Forstaaelsen af den mellem dem ved Forligsmandens Hjælp i Slutningen af Juni indgaaede Overenskomsts Bestemmelse med Hensyn til Tidspunktet for Overenskomstens Ikrafttræden, blev dette Spørgsmaal paa Begæring af Maskinmestrene henvist til Afgørelse ved Voldgift.

Voldgiftskendelsen, der nu er faldet, giver Redernes Betragtningmaade Tilslutning og lyder saaledes:

*Voldgiftskendelse i Sag Nr. 98. Spørgsmaal om Tidspunktet for Ikrafttræden af Bestemmelserne i Overenskomsten af 1925 (Forligsmandens Mæglingforslag af 23. Juni 1925).*

Efter at den i April 1924 mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening afsluttede Overenskomst var bragt til Ophør pr. 1. Maj 1925, uden at nogen ny Overenskomst var bleven afsluttet, blev der den 23. Juni af Forligsmanden i Arbejdsstridigheder stillet et Mæglingforslag, som vedtoges af saavel Rederiforeningen som Maskinmestrenes Forening, hvorefter der afsluttedes en ny Overenskomst mellem de to nævnte Organisationer.

Der er nu opstaaet Uoverensstemmelse mellem Parterne om Tidspunktet for Ikrafttræden af den nye Overenskomsts Bestemmelser, og da der ikke ved Forhandling har kunnet opnaas Enighed i Sagen, er denne af Maskinmestrenes Forening begæret afgjort ved Voldgift.

Sagen drejer sig om, hvorvidt de Ændringer, der ved den nye Overenskomst er indtraadt i Forhyringsvilkårene for Maskinmestre, hvilke Ændringer i det væsentlige angaar Lønningsforholdene, skal have Virkning fra Tidspunktet for Ændringernes Vedtagelse eller fra Tidspunktet for den ældre Overenskomsts Udløb.

Det skal først bemærkes, at selv om det ikke er ualmindeligt, at der ved Afslutning af en ny Overenskomst gives Lønningsbestemmelser tilbagevirkende Kraft, er dette dog i Almindelighed kun sket, hvor Overenskomst-Forhandlingerne er foregaaet uden at nogen egentlig Konflikt-Situation har været til Stede. Hvor der derimod — saaledes som i nærværende Tilfælde — har været aaben Konflikt med effektiv Arbejdsstandsning, vilde Vedtagelsen af tilbagevirkende Kraft for de nye Bestemmelser være en saa usædvanlig Disposition, at den maa forudsætte en Tilkendegivelse i direkte og udtrykkelig Form. Afgørelsen i nærværende Sag maa derfor bero paa, om en saadan direkte og udtrykkelig Tilkendegivelse indeholdes i Forligsmandens Mæglingforslag.

De Dele af Mæglingforslaget som har Interesse i saa Henseende, fremgaar af nedenstaaende Ekstrakt-Gengivelse:

»Overenskomsten af 1924 med tilhørende Cirkulære forlænges paa 2 Aar fra dens Udløbstid at regne med følgende Ændringer:

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....
- 5).....
- 6).....

Samtlige Opsigelser, der er indsendt efter Ordre fra Maskinmestrenes Forening, annulleres, og Officerer, der efter

Ordre fra Foreningen er fratraadt, genantages ved først indtrædende Ledighed i deres tidligere Stilling med fuld Anciennitet, Pensionsret m. m. De under Konflikten antagne Maskinmestre opsiges straks og afskediges ved første Anløb i dansk Havn efter Opsigelsesfristens Udløb.

Sagsanlæg i Anledning af Konflikten maa ikke finde Sted, og saadanne eventuelt anlagte Sager hæves.

Til Afgørelse ved den faglige Voldgift henvises Spørgsmaalet om Opsigelsesvarslets Længde i Tilfælde af Overenskomstens Udløb, dog at Erstatningskrav i Anledning af den nu løbende Konflikt ikke kan rejses paa Grundlag af Voldgiftsrettens Kendelse i dette Spørgsmaal.

Ovenstaaende Bestemmelser træder i Kraft fra og med den Dag, dette Mæglingforslag er vedtaget af begge Parter.»

Rederiforeningen er af den Opfattelse, at Ordene »Ovenstaaende Bestemmelser« i den sidst citerede Passus sigter til hele Mæglingforslaget, saaledes at de med Numrene 1-6 betegnede almindelige Ændringer i Overenskomstens Lønningsbestemmelser m. v. først er traadt i Kraft fra og med den Dag, da Mæglingforslaget var tiltraadt af begge Parter, nemlig den 27. Juni.

Maskinmestrenes Forening fortolker derimod Mæglingforslaget saaledes, at de anførte Ord »Ovenstaaende Bestemmelser« alene sigter til de efter Punkterne 1-6 anførte midlertidige Bestemmelser, samt at det af Forslagets indledende Passus følger, at Ændringerne i Overenskomstens Lønningsbestemmelser m. v. faar Gyldighed allerede fra det Tidspunkt, da Overenskomsten af 1924 udløb, nemlig 1. Maj 1925.

Hvad nu først angaar Mæglingforslagets Slutningspassus, ses der ikke at være Støtte for den Anklagelse, at den alene skulde sigte til de midlertidige Bestemmelser. For de fleste af disse Bestemmelser, som alle har til Formaal at ordne og afvikle forskellige ved den stedfundne Konflikt foranledigede særlige Forhold, vilde en Regel om deres Ikrafttræden fra og med den Dag, Mæglingforslaget var vedtaget af begge Parter være uanvendelig, og for dem alle gælder det, at Fastsættelsen af en saadan Regel synes ganske upaakrævet. Den naturlige Forstaaelse af Mæglingforslagets Slutningspassus maa derfor være den, at den sigter til Forslaget som Helhed og saaledes faar Anvendelse overfor samtlige de af Forslagets Bestemmelser, med Hensyn til hvilke en Fastsættelse af Tidspunktet for Ikrafttræden efter Forholdets Natur har nogen Betydning.

Denne Forstaaelse vilde kun kunne omtvistes, hvis den var stridende imod Forslagets Indledningspassus. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, idet der ikke i Ordene i denne Passus ligger andet og mere, end at den nye Overenskomst skal have det samme Indhold som Overenskomsten af 1924 med de i Mæglingforslaget angivne Ændringer, og at den tidligst kan opsiges til Ophør 2 Aar efter Udløbet af Overenskomsten af 1924. Det skal dog bemærkes, at de to Organisationer ved den efter Mæglingforslagets Vedtagelse afsluttede nye Overenskomst er enedes om at fastsætte, at Udløbstiden for denne Overenskomst tidligst skal være den 1. April 1927.

I Henhold til foranstaaende afgøres Sagen derhen, at de Bestemmelser i Overenskomsten af 1925, der hidrører fra Parternes Vedtagelse af Forligsmandens Mæglingforslag af 23. Juni 1925, er gældende fra 27. Juni s. A.

9. September 1925.

sign. Adolph Jensen.

## „ISLANDS FALK“

Den officielle Bekræftelse af, at »Islands Falk« befinder sig uskadt, foreligger nu.

Udenrigsministeriet meddeler, at det Søndag fra den danske Gesandt i Washington som Svar paa en telegrafisk Forespørgsel har modtaget følgende Telegram: »Islands Falk« ikke forlist, men i Godthaabs Havn. Den 9. September ramte en frygtelig Orkan denne Havn, og »Islands Falk«s lille Barkasse med en Baad paa Slæb, begge fuldt besatte med Mænd, blev knust mod Dampskibet »Peary«. Alle Mand blev imidlertid reddet af »Peary«.

Endvidere meddelte Marineministeriet i Gaar, at Reykjavik Radio havde telegraferet, at Godhavn havde Forbindelse med »Islands Falk« Lørdag Aften Kl. 11.30. Alt var da i bedste Velgaaende.

## FLENSBORG FRIHAVN BORTFORPAGTET

Konsulatet i Flensborg meddeler Udenrigsministeriet, at Overborgmesterens Forslag om Bortforpagtning af Byens Frihavn til Firmaet Schenker & Co. er blevet vedtaget ved et Møde i Borgerrepræsentationen den 15. f. M.

## Fire „Lake“-Baade solgt til Dollarlinjen.

Dollarlinjen har fra Manila indkøbt Skibene »Lake Onava«, »Lake Gitano«, »Lake Gilpen« og »Lake Farrar«. Baadene er hidtil blevet anvendt som Fragtbaade paa Filipinerne, og Dollarlinjen, der vil ombygge Damperne, paatænker derefter at anvende dem paa samme Maade i andet Farvand.

## F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

## Pest i Marseille.

Udenrigsministeriet meddeler, at der den 13. f. M. er forekommet tre Tilfælde af Pest i Marseille, og at alle profylaktiske Forholdsregler straks er blevet foretaget.

## Lodsernes Lønforhold.

Forholdet vedrørende Lodsernes Lønforhold har været drøftet paa en Generalforsamling indenfor Dansk Lodsføring, hvor Diskussionen særligt drejede sig om to Forslag. Bestyrelsens gaar ud paa, at der skal rettes en Henvendelse til Regering og Rigsdag om en Ordning, hvorved der sikres Lodserne en vis Minimalløn. Det andet Forslag skyldes Lodserierne i Dragør og Helsingør, og gaar ud paa, at der skal søges gennemført en Ordning, hvorefter Lodserne sættes paa fast Løn med Procenttillæg af de forskellige Lodseriers Bruttoindtægt.

Diskussionen om de to Forslag var efter Forlydende meget livlig, og for at give samtlige Medlemmer Lejlighed til at udtale sig, besluttedes det at lade foretage en Urafstemning om de to Forslag. Bestyrelsen skal paa Forhaand have forpligtet sig til at følge den Taktik, som Foreningens Flertal gennem Afstemningen erklærer sig for.

## En Lys- og Klokkebøje i Drift.

En Lyd- og Lysbøje, A. 2 F. P., der vejer 11 Tons, som den 14. November gik i Drift fra sin Ankerplads paa Frying Pan Shoals udenfor Kysten af North Carolina, er nu efter 9 Maaneders Drift fundet paa Vestkysten af Irland efter at have tilbagelagt en Distance paa 3,500 Sømil.

Det er ikke saa ganske faa Skibe, som har hørt eller set den drivende Bøje i denne Tid, og mangen en vagthavende Officer har grublende gransket sine Kort og sit Bestik, naar han helt uventet fik høre Bøjens Fløjte eller dens Klokkeklemt. Af de Rapporter, som fra Tid til anden er kommet det amerikanske Fyrvæsen i Hænde, kan man se, at Bøjen til en Begyndelse i Zig-Zag-Kurs drev nordover mod New Foundland og derfra østover. Flere Skibe har gjort Forsøg paa at tage den »ferierende« Bøje ombord for at overantvorde den i de rette Hænder, men Bøjens Tyngde og Størrelse tvang alle til at opgave Forsøget. Først ganske nylig blev Bøjens omflakkende Tilværelse afsluttet, idet den, som nævnt, drev i Land paa den irske Kyst, hvor en Fisker blev opmærksom paa den og tog Vare paa den, for at den ikke skulde slaas sig i Stykker i Brændingen. Det amerikanske Fyrvæsen har givet Fiskeren 200 Dollars i »Bjergeløn«, og nu befinder Bøjen sig paa Hjemrejse ombord paa en amerikansk Baad. Men før den paany kan gøre Tjeneste maa den repareres, hvad der vil koste henimod tusind Dollars.

## Motorpram kæntrer med fuld Last.

I Vadstena Havn kæntrerde forleden pludselig en Motorpram »Olga« af Strängnäs, der laa forløjet ved Kajen. Prammen var lastet med 81 TonsHvede, hvoraf  $\frac{2}{3}$  i løs Vægt under

Dækket og  $\frac{1}{3}$  i Sække paa Dækket. Skipperen, hans Hustru og to til Prammen hørende Matroser var lige gaet i Land, da Fartøjet kæntrede og sank.

## Passeret Mine.

Damperen »Erika« af Flensborg, Kaptajn W. Ley har den 29. August paa Rejse fra Holbæk til Reval passeret en drivende Mine paa 57° 16' n. Br. 19° 3' ø. L.

## Skibsfarten paa Bremen.

Skibsfarten paa Bremen androg i August 1925 997,220 N.R.T. mod 998,944 i Juli og 979,185 N.R.T. i Juni 1925. Der ankom i August 533 Skibe med 477,449 N.R.T. mod 370 Skibe med 387,820 N.R.T. i August 1924 og 593 Skibe med 412,646 N.R.T. i 1913. Der afgik i August 1925 551 Skibe med 519,771 N.R.T., i samme Maaned 1924 430 Skibe med 412,144 N.R.T. Fra Januar til August 1925 androg Skibsfarten paa Bremen 3,810,852 N.R.T. mod i de samme Maaneder 1924 3,371,202 N.R.T. og i 1913 3,329,967 N.R.T.

## Nyt Skib til Ærøskøbing.

Brødrene Johansen, Ærøskøbing, har i Norge købt et Motorskib, der laster 150 Tons. Skibet, der er bygget i 1916, er i Torsdags afsejlet fra Norge.

## Klemt i Stykker.

Da Wilson-Linjens Dampskib »Calypso« paa Vej fra Oslo til Hull skulde lægge til ved Kajen i Kristianssand i Lørdags drev Baaden i den stærke Nordvestenvind ned paa en mindre Kaj — Honnørbyggen —, ved hvilken der laa en lille Passagerbaad ved Navn »Thor«. Den blev fuldstændig trykket sammen og ødelagt. Det samme blev ogsaa en Motorbaad tilhørende Lochner & Co. Ingen Mennesker kom til Skade. »Calypso« fik ingen Skade og fortsatte Rejsen.

## Ny Baadtype.

Imellem Dresden og Sachsisk Schweiz vil der i en nær Fremtid blive sat en ny Elb-Passagerbaad i Gang, den saakaldte Glide-Baad, der drives frem af en Flyvemaskine-Propeller; Baaden glider trods sin Størrelse paa Vandet med et Dybtgaaende af højst 18—20 Centimeter og har en Hastighed af 60—70 Kilometer i Timen.

## Ny Bjergningsdamper til Svitser.

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise har nylig anskaffet en ny Bjergningsdamper »Garm«, der er den største Bjergningsdamper i dansk Eje næst efter samme Selskabs Damper »Protector«, som f. T. er stationeret i Rodehavet. For nogen Tid siden blev Damperen købt af den engelske Marine, der havde anvendt den til Bugsering af store Krigsfartøjer baade i Middelhavet og i Atlanten.

Efter at Svitser havde købt den, har den paa Aalborg Skibsværft været underkastet et grundigt Eftersyn, og den er blevet udstyret med det allermost moderne Bjergningsmateriel. Dens Maskinkraft er paa ca. 1,500 ind. H.K., og dens Erhvervelse vil stille det danske Bjergningsselskab endnu bedre i Konkurrencen med de udenlandske Bjergningsselskaber, der arbejder i vore Farvande.

»Garm« har 20 Mands Besætning og skal føres af Kaptajn Christensen, der hidtil har været Fører af »Em. Z. Svitzers«, der har Station i Gibraltar.

*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: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene og  
Rhins-Baad

\*  
Telegram-Adresse:  
**VELTENÅAR, ROTTERDAM**

**B. VELTENÅAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM** MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for  
Kornlevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURAT« CO., Ltd.  
Korporationen for ødsvorne  
Vejere, Moalere og Tællere  
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

## BJERGNING ELLER BUGSERING

Sø- og Handelsretten i St. Nazaire har for kort Tid siden afsagt Dom i en Sag angaaende Erstatning for Hjælp til et Skib i Havsnød.

Sagen angik Post- og Passagerdamperen »Malte« paa 8,327 Tons tilhørende »Chargeurs Réunis«. Damperen, der havde 61 Passagerer og en kostbar Last om Bord blev under haardt Vejr manøvreedygtig ca. 130 miles vest for St. Nazaire paa Rejse fra Hamburg til Sydamerika.

Damperen udsendte nu Nødsignaler, der opfangedes af Bjergningsdamperen »Iroise« og Bugserbaaden »Tourbillon«, der straks skyndte sig til Hjælp. Da Vejret var usædvanlig haardt, var det kun under stor Fare og Vanskelighed, at

det lykkedes de to Baade at bugserer »Malte« til St. Nazaire. »Iroise« og »Tourbillon« forlangte nu Bjergeløn, men »Malte« Rederi hævdede, at den ydede Hjælp maatte betragtes som almindelig Bugsering, og da Enighed ikke kunde opnaas, henvistes Sagen til Retten.

Denne fandt imidlertid, at Assistancen i Betragtning af den farlige Stilling, i hvilken »Malte« befandt sig og den store Risiko, de to Bjergningsdampere var udsat for, maatte karakteriseres som Bjergning. Værdien af »Malte«, dens Fragt og Last ansattes til 13 Millioner Francs, og Retten tilkendte derefter »Tourbillon« 1,300,000 Francs og »Iroise« 800,000 Francs i Bjergeløn.

## REDERI ØDELAGT AF ARBEJDSLOVEN

Som Svar paa en Forespørgsel fra Kommerskolegiet angaaende Virkningerne af Loven om Arbejdstid i svenske Skibe har Rederiet »Primus« i Øvre Svartå indsendt følgende kortfattede Beretning:

Rederiet »Primus« er under Konkurs, væsentlig som Følge af Loven. Besætningerne maatte fordobles, Overarbejds-Betalingen ligeledes, Førerens Lønning maatte forhøjes med 30 pCt., Passager- og Fragttaksterne ogsaa med 30 pCt. Loven er som økonomisk Faktor ruinerende og bør ophæves.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. SEPTEMBER 1925.

London .....	19,80	Madrid .....	59,25
New York .....	409,50	Amsterdam .....	164,75
Berlin .....	97,30	Stockholm .....	109,80
Paris .....	19,55	Oslo .....	86,80
Antwerpen .....	18,20	Helsingfors .....	10,34
Zürich .....	79,10	Prag .....	12,14
Rom .....	17,10	Wien .....	57,85

## POSITIONSLISTE PR. 14. SEPTEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Newcastle 7.9.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, pass. Ermden 14.9.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 14.9.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Preston 8.9.  
 s.s. *Alderney*, pass. København 12.9. p. R. t. Finland.  
 s.s. *Alexandra*, Holm, ank. Esbjerg 27.7.  
 s.s. *Alf*, Clausen, afg. Wiborg 6.9.  
 s.s. *Alfa*, pass. Brunsbüttel 11.9. p. R. t. Valencia.  
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Wiborg 14.9.  
 s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Ceuta 14.9. til Melilla.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Guantanamo 3.9.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. San Francisco 1.9. til Hamburg.  
 s.s. *Anna*, afg. Leningrad 12.9. til Cette.  
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. San Francisco 10.9.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. København 12.9. til Barry.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rosario 10.9. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. St. Vincent 7.9. til Golfen.  
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Singapore 12.9. til Hongkong.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Björkö 10.9.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Malta 13.9. p. R. t. Menado.  
 m.s. *Australien*, Møller, ank. Shanghai 9.9.  
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. København 12.9. til London.  
 s.s. *Axel*, Magleby, ank. København 27.8.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Antwerpen 12.9. til København.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Norfolk Va 31.8.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 12.9. i Exportfart.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. *Bergenhus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, afg. Liverpool 10.9.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Murmansk 10.9.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Yxpila 8.9.  
 s.s. *Bodil*, ank. Gand 11.9.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Preston 11.9.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 16.8.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Weymouth 10.9.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Haparanda 11.9.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Iviga 11.9.  
 s.s. *Brasilien*, afg. Philadelphia 29.8. til Leningrad.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Caleta Buena 6.9.  
 s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Wiborg 10.9.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. København 12.9.  
 s.s. *Britta*, pass. Capwrath 13.9. paa Rejse til Larue.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, i West Indian time charter.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Nuevitas 5.9.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Pernambuco 10.9. til Bahia.  
 s.s. *Carmen*, pass. Skagen 14.9. p. R. t. Kallundborg.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Marseilles 14.9. til Genua.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kahulur 8.9.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, pass. København 14.9.  
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Aalborg 13.9.  
 s.s. *Cimbria*, Svann, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Cito*, Jordt, ank. Middelfart 13.9.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kotka 12.9.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Colombo 10.9.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Carveiro 13.9. paa Rejse til Gandia.  
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, pass. København 12.9. paa Rejse til Grangemouth.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov 7.9.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 5.9.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Vejle 19.9.  
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Methil 11.9. til København.  
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Baltimore 30.8.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Nuevitas 13.9.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Boston 12.9. til Philadelphia.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, ank. Sevilla 8.9.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston 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. »Schous«. Stats Tlf. 17.  
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr.-Adr. Saxberg.

## Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

## Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.



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 Lösningssapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSEKTBINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDSSEL

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} »Lambert«
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 .....	} »Lambert«
Burntisland, 20, High Street .....	
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

**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

Code: Telegram-Adresser: Telefoner:  
Watkins "Receptive, Phone, London" London: Avenue 2184 & 2185  
Scott's "Receptive, London" (Foreign) Grimsby: Central 2073 & 2671  
A.B.C. "Carlbom, Grimsby" Hull: Central 5093 (two lines)  
Baltic "Carlbom, Hull" Immingham: Central 38  
"Carlbom, Newcastle-on-Tyne" Newcastle: City 144

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

**J. A. FINZI & YOUNG**

8, FENCHURCH BLDGS.  
LONDON, E. C. 3  
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

**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 57, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

Telegrams: "SUTCLIFFE"

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.

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: »Vonnahren«

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.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Dieppe 8.9.  
 s.s. *Ebba*, afg. Palermo 12.9. til London.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 13.9.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Bureå 12.9.  
 s.s. *Ella*, Boutrup Christensen, oplagt i København 17.2.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, ank. Manchester 14.9.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Rotterdam 13.9.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Glasgow 12.9.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kotka 8.9. til W. Hartlepool.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Boston 10.9.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Baltimore 10.9.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Korsør 11.9.  
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 29.7.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Helsingborg 2.9.  
 s.s. *Erik Boye*, afg. Rotterdam 14.9.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Bjørkø 13.9.  
 s.s. *Esberrn Snare*, Jørgensen, oplagt i Esbjerg 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Thames 13.9.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 11.9.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 11.9.  
 s.s. *Expres*, Petersen, oplagt i København 26.6.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, pass. Sabang 12.9.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Antwerp 3.9.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Exportfart, afg. Newcastle 14.9. til Blyth.  
 s.s. *Fiona*, oplagt i København 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 11.9.  
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. Las Palmas 10.9.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Marseilles 12.9.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Grimsby 8.9.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, pass. Gibraltar 10.9.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Korskär 13.9.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 8.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Nuevitas 11.9.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Methil 11.9.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Port Talbot 8.9.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Svendborg 10.9.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i Dok i Helsingør 7.9.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. København 11.9. til Ivigut.  
 s.s. *Gerda*, afg. Ceuta 12.9. til Huelva.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, i Dok i København 12.9.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Korsør 11.9.  
 s.s. *Gunver*, ank. Genoa 8.9.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Aalborg 11.9.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Bordeaux 11.9. til Havre.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Korsør 9.9.  
 s.s. *Hamlet*, Skou, pass. Brunsbüttel 13.9. p. R. t. London.  
 s.s. *Hammershus*, Hveissel, ank. København 5.9.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Granton 12.9.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Harriel*, afg. Raumo 12.9. til Bordeaux.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 13.9.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, ank. Mariager 14.9.  
 s.s. *Helene*, afg. Barcelona 12.9. til Monastir.  
 s.s. *Helga*, ank. Raumo 12.9.

s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.8.  
 s.s. *Hengest*, Ingemann Andersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, pass. Oran 13.9.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Gibraltar 12.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 14.9. til København.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Liverpool 11.9.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Archangel 29.8.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, ank. København 14.9.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Julianehaab 27.8.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Ghent 12.9.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Mobile Ma 20.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Ostende 12.9.  
 s.s. *Inger*, afg. Hudiksvall 10.9. til Al cante.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Houston 10.9. t l Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 14.9.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Landberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Shields 14.9.  
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Malta 11.9.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Newport News 11.9.  
 s.s. *Jenny*, ank. Danzig 13.9.  
 s.s. *Johanne*, ank. Trangsund 13.9.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Huelva 12.9.  
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. W. Hartlepool 12.9.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Sagua 12.9.  
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Bangkok 5.9.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Cape Wrath 11.9.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Archangel 13.9. til Zaandam.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Woesu 6.9.  
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Calais 11.9.  
 s.s. *Karla*, afg. Valencia 5.9. til Bristol.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 29.8.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 11.9.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Methil 12.9.  
 s.s. *Kentucky*, afg. Barry 11.9. til Madeira.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Nauru 20.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Pape, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Holtenau 12.9. paa Rejse til Dieppedalle.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, oplagt i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, ank. Aalborg 11.9.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Muellecutucos 3.9.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, pass. Lodingen 12.9. paa Rejse til Archangel.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Emden 12.9.  
 m.s. *København*, ank. Danzig 6.9.

## L

s.s. *Lars Kruse*, Haure Petersen, ank. Wyborg 14.9.  
 s.s. *Lifstand*, Haure Petersen, ank. West Hartlepool 12.9.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Skagen 13.9.  
 s.s. *Lilian*, pass. Brunsbüttel 10.9. paa Rejse til Ostende.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, pass. Holtenau 14.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 13.9.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Newcastle 14.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 25.8.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Riga 14.9.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Dunston 9.9. til St. Vincent.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Antwerpen 12.9.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Dungeness 11.9.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Ostende 7.9.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Riga 6.9.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, ank. Valencia 10.9.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Boulogne 8.9.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Honningsvaag 10.9. paa Rejse til Archangel.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Philadelphia 5.9. til Miami.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Newcastle 12.9. paa Rejse til Hvidehavet.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 14.9. til København.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Barcelona 13.9.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

# LÜBECKER

## MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

### LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
 JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

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

NEW YORK

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

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere &amp; Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

MONTREAL

## 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*

BO'NESS

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**  
DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH

TELEFON Nr. 51

TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

**JOYCE & CO.**

Skibsforsyninger fra Lager og Frilager  
8 KINNEIL STREET  
BO'NESS

LIG OVERFOR DOCK-PORTENE

ETABLERET 1875

MIDDLES-  
BROUGH

Coder: Watkin's & Scott's  
Telegr. Adr.: Coomarco, Middlesbrough

GRANGE-  
MOUTH

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**  
SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

**BUCHAN & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører  
GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

GENOVA

**Cameron's**  
SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING  
Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

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<sup>7</sup> & 6<sup>7</sup> UDG.

CODER:  
BENTLEY'S  
SCOTT'S 9<sup>7</sup> & 10<sup>7</sup> UDG.

SUNDERLAND

GENOVA

**NORTHERN  
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
Hvilken som helst Code



Skibsbyggere · Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinge · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtere, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Ekspert. Sejl- og Motor-Yachts med I. Classes Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampferge-Forbindelser. Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

**DISPACHEURER****N**

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Trångsund 14.9.  
 s.s. *N. F. Høffding*, ank. Hernøsand 14.9.  
 s.s. *Nancy*, afg. København 12.9. til Leningrad.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.  
 s.s. *Nautik*, ank. Rouen 12.9.  
 s.s. *Neptun*, afg. Calais 12.9. til Bristol.  
 s.s. *Nerma*, ank. Hudiksvall 6.9.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 26.8. til Buenos Aires, pass. Madeira 1.9.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, ank. København 14.9.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, ank. Wiborg 12.9.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Sundsvall 11.9.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Wiborg 9.9.  
 s.s. *Norman Isle*, ank. Alexandria 7.9.

**O**

- m.s. *Odense*, Køhler, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i København 18.8.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. London 10.9.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Esbjerg 11.9.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 14.9. til København.

**P**

- s.s. *P. Madsen*, ank. Rouen 9.9.  
 s.s. *P. N. Dam*, ank. Calais 7.9.  
 s.s. *Pacific*, Matthiessen, afg. Colombo 4.9. til Aarhus.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. København 12.9. til Gøteborg.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N. S. W. 8.9.  
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Hampton Roads 2.9. til Esbjerg.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Hamborg 9.9. til Hull.  
 s.s. *Polly*, Fischer, afg. Antwerpen 10.9.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Lødingen 13.9. paa Rejse til Archangel.

**R**

- s.s. *Randi*, ank. Almeria 12.9.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Suez 4.9. til Colombo, pass. Perim 9.9.  
 s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 13.9.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. Hull 11.9.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Himango 13.9.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart.

**S**

- s.s. *Saga*, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 8.9. p. R. t. New York.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 13.9.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Dunkirk 14.9. til Havre, pass. Dakar 10.9. paa Rejse til Luderitz S. W. Afrika.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Ushant 13.9.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Trångsund 13.9. til Cape Town.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newcastle N. S. W. 8.9. til Callao.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Anckland 19.8. til Callao.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Karlsborg 14.9.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 11.9.  
 s.s. *Silkeborg*, Christensen, afg. Antwerpen 5.9.  
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 14.9. paa Rejse til Uleåborg.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Emden 12.9.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Aarhus 14.9.  
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Genth 10.9.

- s.s. *Skinfaxe*, Koch, afg. Methil 10.9.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 13.9.  
 s.s. *Skodsborg*, Berchalt, pass. Gibraltar 12.9.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Rotterdam 9.9.  
 s.s. *Sleipner*, Hansen, ank. Thorshavn 10.9.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Rotterdam 10.9.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 10.9.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Amsterdam 8.9.  
 s.s. *Spigerborg*, Jensen, pass. Dover 11.9.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 8.9.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Barry 2.9.  
 s.s. *Stella*, ank. Sundsvall 7.9.  
 s.s. *Svanhild*, Christensen, ank. Montreal 11.9.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 12.9. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. København 15.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Leith 14.9.  
 s.s. *Svend*, afg. Aarhus 11.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Swansea 6.9.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. New York 4.9.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

- s.s. *T. M. Werner*, ank. London 4.9.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Brunsbüttel 13.9.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, i Dok i Helsingør 9.9.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragdahl, ank. Galveston 2.9.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Dok i Helsingør 8.9.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Immingham 13.9.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 13.9.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, i Dok i København 8.9.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Taragona 12.9. til Denia.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 3.9.  
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Saigon 11.4.  
 s.s. *Trondhjem*, Ankersø, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Antwerpen 8.9.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

**U**

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i København.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Vejle 14.9.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Ghent 5.9.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 12.9. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Riise, ank. Bluefields 24.8.

**V**

- s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Tunis 8.9.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Rønne 13.9.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. Ivigtut 9.9.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Nuevitas 5.9.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. København 14.9. til Nakskov.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Montreal 10.9.

**W**

- s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Burntisland 9.9.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 11.9.

**Y**

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, pass. Gibraltar 10.9. paa Rejse til Alexandria.  
 s.s. *Yrsa*, (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. København 11.9. til Hargshamn.

**Ø**

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Manzanillo 11.8.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 11.9.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER**  
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

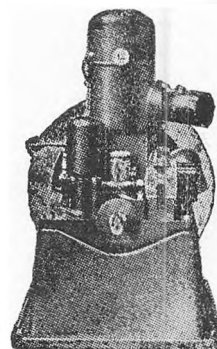
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerrepræsentant for Danmark:

**HARRY LEVIN**

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: FAIRLEVIN

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**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.

**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 1286 a

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Skibsmægler  
**KR. KNUDSEN**

Søassurance

KRISTIANSAND. S.  
NORGETelegram-Adresse:  
"NESDUNK"**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**GUSTAV METZLER**


SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN &amp; SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

TELEFON:  
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:  
DANSKELLOYD

**KJØBENHAVN  
AMALIEGADE 29 B**

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

# Carlsberg

## Export Øl

*slanke Flasker  
m. Guld-Etk.*



*Pryder et  
festdækket  
Bord.*

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilip«

AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIAN · STORES  
OG TUGBOATS



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

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning

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 Sejskibe · 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

**P. Brown jun. & Co**

Amaliegade 45 · København · Danmark

\*  
 Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
 MIDDLESBROUGH

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE  
 DAMPSSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**  
 LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8  
 Tlf. 1243 · 1244 · 12843 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfranske«

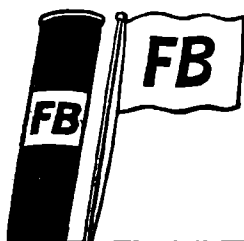
A/S DAMPSKIBSSELSKABET

**"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«

Nattefonen for Bugsering: Palæ 3043  
 Nattefonen 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 · 39

FREDAG 25 · SEPTEMBER 1926

32 · AARG.

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

### LOVEN OG HAVNETAKSTERNE

V i gør ikke Undskyldning for, at vi igen i denne Uges Nummer vender tilbage til Kravet om en radikal Nedsættelse af de altfor dyre Havnetakster i vore Provinshavne. Dette Emne har en ligefrem uhyggelig Aktualitet, og selv om Regeringen har udskudt den endelige Ordning af Spørgsmaalet lige siden April — antagelig fordi den selv mente, at Havnenes Betingelser var uantagelige — maa man, forstaar vi, være forberedt paa, at denne kan ventes i allernærmeste Fremtid.

Som bekendt har Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening, Sejlskibsrederiforeningen, The Baltic and White Sea Conference samt Industriraadet haft Foretræde for Trafikministeren og overfor ham betonet Nødvendigheden af billigere Havnetakster. De paagældende Repræsentanter anmodede Ministeren om at nægte Approbation af de høje Takster, som Sammenslutningen af Provinshavnene i direkte Konflikt med alle Samfundsinteresser søger at trumfe igennem. Man henledte ved samme Lejlighed Ministerens Opmærksomhed paa, at samtlige Erhverv i deres Valuta-Betænkninger havde understreget Nødvendigheden af, at Stat og Kommuner gik i Spidsen og viste Vej til et lavere Prisniveau.

Det har sikkert været en stor Skuffelse for Delegationen, at Trafikminister *Friis-Skotte* besvarede denne Henvendelse med det vage Argument, at han af Hensyn til Havnenes Økonomi ansaa det for nødvendigt at stadfæste de af Havnesammenslutningen foreslaede altfor høje Takster for det kommende Femaar. Netop fordi Hr. *Friis Skotte* paa andre Omraader har vist megen praktisk Sans og i sine Jernbanereformer utvivlsomt er slaet ind paa den rette Vej, er hans Holdning i denne Sag os en dobbelt Skuffelse. Havnenes Økonomi maa sandelig ikke være det afgørende Moment. Den maa tilrettelægges efter de samfundsmæssige Krav og ikke omvendt. I vort sidste Nummer, forekommer det os selv, førte vi et ret talende Bevis for, hvorledes Pengene ødes bort af en bestemt Kommune til upaakrævede Uddybninger, og hvorledes vedkommende Havns Indtægter var steget omtrent 33 Procent i Løbet af et af Skibsfartens daarligste Aar.

Vi vægrer os ved at tro, at Hr. *Friis Skottes* Udtalelser til Erhvervenes Repræsentanter er hans sidste Ord i denne Sag. Vi maa have de Havnetakster ned, og det med det samme. For hele Rederineringen er en radikal Nedsættelse af vital Betydning. I værste Tilfælde maa Havnetaksterne kun fornyes for det Aar, som udløber den 1. April 1926. Fra Ministeriets Side vil man maaske hævde, at Loven byder, at Taksterne fastsættes for en Periode af fem Aar. Men en saadan Lov kan ændres og bør ændres. Det er dog en fuldkommen Meningsløshed, paa dette springende Punkt i vort økonomiske Livs Udvikling at fastlægge

Havnetakster for fulde fem Aar — Takster, der vil føles som en ulidelig Byrde for hele Erhvervslivet og dermed for Samfundet i sin Helhed. Desuden har Regeringen en Gang i Forvejen omgaaet denne Lov ved ikke allerede den 1. April iaar at lovfæste Taksterne. Næredes den 1. April Betænkkelighed ved at gaa ind paa Provinshavnenes Krav, kan disse Betænkkeligheder da ikke være blevet mindre, efter at Kronen er steget ca. 25 Procent i Værdi.

Havnene selv fører en meget kortsynet Politik ved deres stædige Klyngen sig til Kravet om Approbation af de nugældende Satser. Man ser da ogsaa, at de større Havne som Aarhus og Aalborg, som skal konkurrere med Hamburg og Bremen, gentagne Gange har anmodet om Tilladelse til at nedsætte deres Takster, men baade Ministeriet og Sammenslutningen af Provinshavnene har protesteret derimod.

Som sagt, vi haaber, at Minister *Friis Skotte* endnu engang vil tage denne Sag under Overvejelse, og hans sunde Sans vil sikkert da overbevise ham om, at hvorom alting er — Havnetaksterne bør nedsættes.

### PAADØMMELSEN AF SØSAGER

I følge den gældende Retsplejeordning skal enhver Søsag, der drejer sig om Beløb paa over 800 Kr. og behandles ved Værneting udenfor København, paadømmes ved en af de tre Landsretter, hvilket vil sige, at den paadømmes af Dommere, der ikke kan forudsættes at have noget særligt maritimt Kendskab, og hertil kommer yderligere, at de hverken har Ret eller Pligt til ved Paadømmelsen at tilkalde maritim Bistand.

Dette Forhold er saa meget mærkeligere, som enhver Søsag, der drejer sig om Beløb paa under 800 Kr., udenfor København paadømmes af en særlig Søret bestaaende af den sædvanlige Dommer og to søkyndige Bisiddere, saaledes at man altsaa i alle mindre Sager har søkyndig Bistand, medens man i alle større og mere betydningsfulde Sager maa nøjes med de kun juridisk uddannede Dommere.

Det er indlysende, at en Ændring i dette Forhold er absolut paakrævet, og da en Revision af den gældende Retsplejeordning synes at være forestaaende, vilde der efter vor Mening være al Anledning til at benytte Lejligheden til at søge en Reform gennemført paa dette Omraade, saaledes at der blev udnævnt søkyndig Bistand for Landsretterne efter samme Principper, som gælder for Sø- og Handelsretten i København, eller at man eventuelt henviste alle Søsager fra hele Landet til Afgørelse ved Sø- og Handelsretten i København. Hvilken af disse Veje man end valgte, vilde man sikre sig, at alle Søsager ogsaa udenfor København fik en maritim Bedømmelse og ikke som nu en udelukkende juridisk.

## OVERSIGT OVER HYRERNE I DANMARK I 1914 OG NU

Stilling	Lønninger						Procentvis			
	1914	1921	10. Februar		1924	1925	Stigning fra 1914-22	Stigning fra 1914-23	Stigning fra 1914-24	Stigning fra 1914-25
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.				
1. Maskinmester	235*)	878*)	599*)	560*)	590*)	610*)	154.9	138.3	151.1	159.6
2. —	145*)	688*)	414*)	388*)	410*)	425*)	185.5	167.6	182.8	193.1
3. —	119*)	579*)	318*)	297*)	311*)	323*)	167.2	149.6	161.3	171.4
4. —	113*)	550*)	298*)	278*)	293*)	302*)	163.7	146.0	159.3	167.3
Assistent	87*)	450*)	227*)	213*)	223*)	228*)	160.9	144.8	156.3	162.1
1. Styrmand	140	650*)	479*)	448*)	472*)	488*)	242.2	220.0	237.1	248.6
2. —	110	543*)	365*)	343*)	361*)	374*)	231.8	211.8	228.2	240.0
3. & 4. Styrmand	90	450	260	245	255	265	188.9	172.2	183.3	194.4
Hovmester	120	490*)	306*)	288*)	303*)	312*)	155.0	140.0	152.5	160.0
Kok	90	413*)	226*)	214*)	224*)	234*)	151.1	137.8	148.9	160.0
Ungkok	50	230	125	120	125	130	150.0	140.0	150.0	160.0
Koksmath	20	90	50	45	50	50	150.0	125.0	150.0	150.0
Donkeymand	65	355	215	205	220	230	230.8	215.4	238.5	253.8
Fyrbøder	65	332	195	185	200	210	200.0	184.6	207.7	223.1
Kullempere over 22 Aar	50	225	135	130	135	143	170.0	160.0	170.0	186.0
Kullempere under 22 Aar	—	200	110	105	110	118	—	—	—	—
Baadsmænd	70	355	215	205	220	230	207.1	192.9	214.3	228.6
Tømmermand	72	340*)	202*)	193*)	208*)	218*)	180.5	168.1	188.9	202.8
Matros	65	326	190	180	195	205	192.3	176.9	200.0	215.4
Letmatros	45	210	100	95	100	105	122.2	111.1	122.2	133.4
Ungmand	—	137	55	50	55	55	—	—	—	—

\*) Gennemsnit af alle Lønklasser.

## SKIBENES BEMANDING

I de sidste Par Numre af *Søfarts Tidende* har vi protesteret imod at faa nedsat den af Dansk Sømandsforbund forlangte Kommission til Drøftelse af Indførelse af faste Bemandingsregler for Skibe. Vi begrundede denne Protest med, at Indførelsen af faste Bemandingsregler var ganske overflødige, da Erfaringen viste, at man trygt kunde overlade Bemandings-spørgsmaalet til Kaptajn og Reder, og at man ikke kunde pege paa et eneste Tilfælde i vor moderne Søfartshistorie, hvor utilstrækkelig Bemanding havde været Aarsag til eller Skyld i en Søulykke.

Naar det nu forlyder, at Regeringen har besluttet sig til ikke at nedsætte en saadan Kommission, kan dette kun glæde os. Vor Lovgivning er jo allerede fuldt betryggende i saa Henseende. Den er endda paa nogle Punkter strengere end noget andet Lands, for Eks. den ret meningsløse Bestemmelse om, at Skibe over 500 h.p. engageret i Middelhavsfart ikke maa nøjes med to Maskinmestre, men skal have en Tredjemester foruden.

Vi offentliggjorde i vort sidste Nummer en statistisk Oversigt udarbejdet af Dansk Dampskibsrederiforening. Den viste, at Besætningen i danske Skibe numerisk staar paa Højde med de andre Nationers. Den viste ogsaa, at Danske Redere betaler deres Besætninger en meget højere Hyre end andre evropæiske Redere — selv den engelske Hyre er betydelig lavere end den danske, der er mere end dobbelt saa høj som den tyske. Den statistiske Tabel, som vi offentliggør i dette Nummer, beviser, hvis et saadant Bevis var nødvendigt, at den procentmæssige Stigning af Besætningernes Hyre i de fleste Tilfælde er langt højere end Pristallet. Det vilde sandelig have været en net Historie, om en eller anden Kommission var blevet nedsat for at paaføre Skibsfarten forøgede Udgifter til at lønne overflødig Mandskab. Men, som sagt, Regeringen har denne Gang forstaaet den Visdom, der skjuler sig i det gamle engelske Ord: *When in doubt, do nothing!*

## ANSVARSBEGRÆNSNING FOR REDERE

Den danske Gesandt i Bruxelles har under 24. f. M. underskrevet den internationale Konvention om visse ensartede Regler om Ansvarsbegrænsning for Ejere af søgaaende Skibe, og har samtidig taget de ved Slutprotokollen tilladte Forbehold overfor Konventionens Art. I og VIII.

## STØRRE UDGIFTER FOR SKIBSFARTEN PAA CUBA

Vi har flere Gange kraftigt paatalt de Forsøg paa Ekstrabeskatning af Skibsfarten, som forskellige Stater har bragt til Udførelse, og har nu paany Anledning til at tage en saadan Sag op, idet den cubanske Regering har faaet vedtaget en Lov om Regulering af Arbejde og Lønningssatser. Loven traadte i Kraft den 10. Juli, og i Medfør af Loven forhøjes Havnearbejdernes Løn med 20 pCt., ligesom Betalingen for Overtid med en Minimumstid af 2 Timer gøres dobbelt. Bestemmelserne angaaende Regulering af Arbejdet er affattede saaledes, at Udgifterne for Losning og Lastning sammen med Lønforhøjelsen vil forøge de samlede Udgifter med over 100 pCt. Følgende Eksempel vil vise, hvorledes Reguleringen af Arbejdet sker: Hvis en Mand tidligere lagde 10 à 12 Sække Ris eller Sukker i en Løkke, vil han efter den nye Lov højst kunne lægge 7 Sække i Løkken.

N. H. & S. T. har i Anledning af Meddelelsen om Vedtagelsen af denne Lov henvendt sig til Rederiet *Wilh. Wilhelmsen*, der bekræftede dens Rigtighed og tilføjede, at det antagelig som Følge af de forøgede Udgifter vilde blive nødvendigt at sætte Fragterne op. Rederiet vilde dog ikke foretage noget i den Retning, forinden det blev klar over, hvor meget dets Losningsudgifter vilde blive forøgede i Habana. Den Omstændighed, at det ogsaa bestemmes ved Lov, hvor meget Arbejde en Mand maa præstere om Dagen, vil selvfølgelig ogsaa faa Følger for Skibenes Ekspedition.

At en Stat skal bestemme, hvor meget Arbejde en Mand maa udføre, synes ganske urimeligt, da et saadant Forhold selvfølgelig langt bedre reguleres ved Forhandlinger mellem Arbejdsgivere og Arbejdere, navnlig naar den væsentligste Del af Arbejdet foregaar ved mekanisk Hjælp. Saaledes som Sagen er bleven ordnet paa Cuba, kan det kun komme til at gaa ud over Skibsfarten, der faar større Udgifter og længere Ophold.

## RATIFICERET ENGELSK-TYSK TRAKTAT

Udenrigsministeriet meddeler, at en den tyske Rigsdag forelagt Lov om Ratifikation af den mellem Storbritannien og Tyskland afsluttede Handels- Skibsfartstraktat nu er bleven vedtaget.



## HVORLEDES BEFRAGTERNES AGENTER VARETAGER REDERIETS INTERESSER

I Nr. 26 af *Dansk Søfarts Tidende* bragte vi under Iovenstaaende Overskrift efter »Nordisk Skibsrederforening« en Meddelelse om, hvorledes Firmaet Zeyen & de Meyer i Rotterdam var optraadt overfor et norsk Rederi.

Fra Firmaet modtog vi kort efter en Protest mod den Omtale af det, som vi havde bragt og en Henstilling om at offentliggøre nedenstaaende Cirkulære, som Firmaet agtede at tilstille sine danske Forbindelser:

»Dear Sir!

From one of our Ownerfriends in your Country we get an article from a Newspaper in regard to a dispute we have several months ago with the Owner of the Norwegian s.s. »Vera« and which evidently means to warn against our firm.

As this article, however, is neither correct nor complete, we think we have no option but to explain the case in question to you as we do not wish you to get the impression that we are making unjustified charges putting the money in our own pocket.

First of all we must state and this of course is of very much importance, that the various amounts have been charged by us on *Special Instructions received by us from Charterers* so that from a proper point of view we have nothing to do with the whole matter.

Secondly that at the first request of the Nordiske Skibsrederforening's Agent in Rotterdam, we have put the money deducted by us from the freight at his disposal. The Nordiske informed us to be fully satisfied and that the case should not be published and we are therefore astonished to find that contrary to this promise the matter which has been settled several months ago already, has now been published, however, without giving full details of the question and without mentioning that we had nothing to do with the claims which appears from the correspondence exchanged between Nordiske's Agent here and our Charterers.

As regards the amounts in question we must say the following:

*Non Use of Winches etc.* According to charter to which Owner agreed steamer had to give free use of winches and gear and to supply winchdrivers and steam. On vessel's arrival here, however, it appeared to *Charterers'* stevedore (not to us) that as evidently steamer never uses the winches, stevedores could not make use of them at all and our charterers had to load the cargo with cranes which naturally cost them much more. Therefore Charterers instructed us to charge for »Non use of winches« and »non supplying winchdrivers« as a small remuneration for the higher expenses they had for the cranes. We charged 10 cents per ton, which certainly is not too high.

*Trimming & Extra Trimming.* These charterers are shipping considerable quantities from Holland and they always get trimming refunded by the ship when fixing on »free in« basis and we know that for instance very large quantities of scrapiron have been shipped to the U.K. last year on exactly the same conditions, and in these cases trimming has been charged by the shipbrokers here and was paid by the ship.

Quite apart from this, however, it appeared that the »Vera« is a very old and unsuitable ship for bulk cargoes as a lot extra trimming had to be done in view of her deck-construction. As owners had not mentioned anything in this regard, charterers instructed us to charge for the extra trimming. Before, however, doing so, we discussed the matter with the Captain who informed us that when carrying coals, *his Owners always have to pay for extra trimming* and therefore he signed our bill for this amount.

It is quite true that after having asked fl. 150.00 first, Charterers finally agreed to fl. 75.00 after some correspondence between the Nordiske and Charterers direct but the fact that the Nordiske agreed to fl. 75.00 shows clearly that even in the opinion of these Gentlemen a charge for extra trimming was justified.

Naturally we cannot read all the papers published in your Country which makes it impossible for us to read everything others are writing but we have no doubt that after consideration of the above you will admit that there is no reason whatever to publish the case mentioning *Our Name* as party who was at fault.

Vi har forelagt »Nordisk Skibsrederforening« dette Cirkulære med Anmodning om en Udtalelse angaaende samme og bringer samtidig følgende Svar, som vi har modtaget fra Foreningen:

Zeyen & de Meyers Cirkulæreskrivelse, hvori de forsøger at forsvare sig i »Vera«-Sagen, giver os Anledning til følgende Bemærkninger:

Med Hensyn til Offentliggørelsen skal vi citere, hvad vor Agent i Rotterdam skriver:

»Jeg har aldrig udtalt til d'Herr Zeyen & de Meyer, at jeg bad Dem om ikke at offentliggøre Sagen, fordi jeg havde det Indtryk, at intet kunde lægges Firmaet til Last. Tværtimod finder jeg, at de ikke er optraadt som de burde. Jeg bad Dem kun i en Efterskrift til mit Brev af 17. April om ikke at offentliggøre noget, for de havde svaret mig. Hvis deres Svar var tilfredsstillende, mente jeg, at dette kunde være Grund for Dem til ikke at omtale Sagen i Deres Cirkulære med fulde Navn. Derefter offentliggjorde De Sagen, hvilket selvfølgelig var Deres gode Ret.«

Hvad angaar Udgifterne til Lempning er Forholdet ifølge Befragternes egen Fremstilling til vor Agent den, at de sendte Regning til Zeyen & de Meyer for Fl. 75.00, men dette Firma nægtede at betale denne Sum, idet Firmaet opgav, at Rederiet intet vilde betale. Dette er Befragternes Fremstilling, og Faktum er det, at Zeyen & de Meyer herefter belastede Rederiet med Lempningsudgifter Fl. 120.00 og ekstra Lempningsudgifter Fl. 120.00, tilsammen Fl. 240.00. Skibet lastede i Slutningen af Januar. Det var først to Maaneder senere, at vi fik med Sagen at gøre. Hvis d'Herr Zeyen & de Meyer vil paastaa, at de havde indbetalt disse Fl. 240.00 til Befragterne, maatte det være en let Sag for dem at føre Bevis herfor.

Hvad angaar det Beløb, hvormed Zeyen & de Meyer belastede Rederiet, fordi Skibets wincher ikke blev benyttet, meddeler Befragterne vor Agent, at de for deres Vedkommende ikke fremsatte nogen saadan Fordring. Naar derfor Zeyen & de Meyer skriver, at Befragterne instruerede dem om at belaste Rederiet med en Godtgørelse, fordi wincherne ikke blev benyttet, saa strider deres Udsagn mod, hvad Befragterne selv har udtalt. Naar Zeyen & de Meyer inkasserede Beløbet for Befragterne, hvorfor blev det da ikke betalt til Befragterne, og naar Zeyen & de Meyer var Skibets Agenter, var det da ikke deres Pligt at varetage Rederiets Interesser og protestere, naar der fremkom saa helt ubegrundede Fordringer fra Befragternes Side?

Det har været os pinligt med Navns Nævnelser at maatte offentliggøre, hvad der er sket i denne Sag. Naar en saadan Offentliggørelse har fundet Sted, har d'Herr Zeyen & de Meyer sig selv at takke derfor. Det er et særlig graverende Tilfælde, hvor Skibets Agenter, som er Rederiets Tillidsmænd, og som skulde varetage Rederiets Interesser, misbruger og udnytter denne Stilling paa en Maade som enhver, der læser dette, let selv vil finde den rette Betegnelse for.

## HÆVNINGEN AF HAVBUNDEN I BISCAYABUGTEN

Den Opdagelse, den franske Dampet »Loiret« for kort Tid siden gjorde, at Havbunden i Biscaya-bugten havde hævet sig i den Grad, at der ved Lodskud kun fandtes 34-112 m's Dybde, hvor der efter Kortet skulde være 3,660-4,290 m, giver stadig Anledning til Kommentarer i Fagpressen. *Journal de la Marine Marchande* minder saaledes om, at en amerikansk Dampet i 1918, der foretog omtrent samme Rejse som nu »Loiret«, ca. 60 miles nord for Cap Ortegal paa 44° 15' n. Br. og 7° v. L. havde taget Lodskud, hvor man ventede Dybder paa 2,000-4,000 m, men kun truffet Dybder paa 210, 215, 160, 170, 152, 168 og 175 m. Bladet meddeler yderligere, at den amerikanske Dampet »West Selene« den 3. Juli Kl. 3 Em.

paa 32° 25' n. Br. og 76° 43' v. L., 150 miles fra Cap Fear, tog Lodskud og konstaterede en Dybde af 44 m, hvor der efter Kortet skulde være 1,750 m. Den gennemløb nu en hel Zone, hvor Dybderne ifølge Søkortet skulde være fra 1,600, 1,400, 1,000, 800, 600 indtil 140 m, men hvor den kun fandt Dybder paa 31-91 m.

Bladet henleder Opmærksomheden paa, at man ogsaa i andre Have har iagttaget lignende Fænomener. Den russiske Marine havde f. Eks. i 1904 ladet udarbejde et Søkort over det Kaspiske Hav, og herunder ladet tage et stort Antal Lodskud. I 1914 blev der atter loddet paa de samme Steder, navnlig mellem Baku og Krasnovodsk, og det viste sig da, at Dybderne var langt mindre end i 1904.

## SØ- OG HANDELSRETS DOM

S/S „IRENE MARIA“S REDERI, AKTIESELSKABET DAMPSKIBSSELSKABET „DANIA“  
MOD THOR E. TULINIUS

Ved Certeparti af 19. Februar 1924 befragtede Sagsøgte, Grosserer Thor E. Tulinius, det Sagsøgerne, Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Dania«, tilhørende S/S »Irene Maria« til at udføre en Rejse fra Trapani til forskellige nærmere nævnte Pladser paa Island med en Ladning Salt in bulk. Det hedder i Certepartiet, at Fragten skulde betales i København, og dernæst, at Fragten skulde betales kontant ved Udlosningen og rigtig Udlevering af Ladningen fri for Kommission; »Ladningen skal afskibes paa sædvanlig Maade (as customary) og skal udlosses med 250 Tons pr. Arbejdsdag, saafremt Vejret tillader Losning (Søn- og Helligdage undtagen). Laste- og Lossetiden skal begynde, naar Damperen er parat til at laste og losse. Hvis Damperen ikke er ekspederet indenfor den anførte Tid, skal Befragterne eller Modtagerne betale Overliggedagspenge til en Pris af 800 Kroner pr. løbende Dag eller pro rata for en Del af en Dag.

Damperen ankom til Trapani den 17. Marts 1924, og samme Dag Kl. 11 Fm. meldte Kaptajnen sig lasteklar overfor Afskiberne, Societa Italiana Esportazione Sali.

Der laa imidlertid andre Dampere og indtog Ladning, og først den 22. Marts Kl. 1.30 Em. begyndte Indlastningen i »Irene Maria«. Den 2. April Kl. 12 var Indladningen færdig, og Damperen havde da indtaget ialt ca. 2,904 Tons. Samme Dag inden Afgang lod Kaptajnen forkynde Protest overfor Afskiberne, idet han gjorde Krav paa Godtgørelse for langsom Indladning og Overliggedagspenge.

Den 22. April ankom Damperen til Island og ankrede Kl. 4.10 Em. paa Berufjord. Den næste Dag begyndte Losningen. Kaptajnen havde fra Sagsøgte faaet nærmere Ordre om, hvor meget der skulde losses hvert Sted, samt om at udlevere Saltet til de forskellige Modtagere, selv om disse ikke kunde præstere Konnossementer, idet Konnossementerne ikke kunde være paa Island inden Skibets Ankomst, og det gjaldt om ikke at opholde Skibet.

Udlosningen forsinkedes paa flere af Pladserne særlig paa Grund af daarligt Vejr, og den 7. Maj meddelte Kaptajnen Sagsøgtens Repræsentant, at Lossetiden udløb den 8. Maj Kl. 8 Fm. i Henhold til Certepartiet, saaledes at Skibet var paa demurrage fra nævnte Klokkeslet. Kaptajnen fortsatte imidlertid Losningen, der først var tilendebragt den 12. Maj Kl. 7.30 Em.

#### Overliggedage baade ved Lastning og Losning.

Idet Sagsøgerne nu gør gældende, at der er paaløbet Overliggedage saavel ved Indlastningen som ved Udlosningen, har de paastaet Grosserer Thor E. Tulinius dømt til at betale et Beløb opgjort til Kr. 8,466.66 med Rente 6 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 23. Januar d. A., til Betaling sker.

Sagsøgte procederer til Frifindelse.

Med Hensyn til Indlastningen gør Sagsøgerne gældende, at Dagene den 17., 18., 20. og 21. og Halvdelen af den 22. Marts, i hvilken Tid »Irene Maria« laa i Trapanis Havn og ventede paa at komme til at laste, maa regnes som Overliggedage; denne Tid udgør 4½ Dag og Overliggedagspengene 800 Kroner pr. Dag, ialt 3,600 Kroner. Sagsøgerne har herved henvist til Certepartiets Bestemmelse om, at Lastetiden skal begynde, naar Damperen er parat til at laste; dette var Tilfældet, da Kaptajnen den 17. Marts Kl. 11 Fm. meldte sig klar.

Sagsøgte har bestridt, at de nævnte Dage kan regnes som Overliggedage, og har henvist til Certepartiets Bestemmelse om, at Indlastningen skal ske »as customary«. Han gør gældende, at al Indlastning i Trapani sker efter Tørn, og at »Irene Maria«s Tørn, først skulde begynde, efter at en anden Damper S/S »Jessie« var færdig, men »Irene Maria« kom endda til at begynde i Ekstra-Tørn. Dertil kommer, at Kaptajnen har underskrevet et af Afskiberne udlærdiget »Time-sheet« i hvilket det udtrykkeligt hedder, at da Indlastningen i Trapani finder Sted efter Tørn i Overensstemmelse med det lokale Handelskammers Betænkning af 1920 og 1921, blev Damperen af force majeure tvungen til at ligge nogle Dage at vente paa Tørn; endvidere siges det, at der til Lastning i regulær Tørn er anvendt 3½ Dage, og alle de resterende er Dage, som er sparet ved Lastningen. Naar Tilfældet saaledes er det, at det er Coutume i Trapani, at Indlastning finder Sted efter Tørn, har »Irene Maria« indtaget sin Ladning »as customary«. Til Bevis paa Coutumen har Sagsøgte fremlagt et Eksemplar af det af Handelskammeret i Trapani approberede Reglement. Det hedder blandt andet heri, at ethvert Firma, der driver Eksport af Havsalt, kan inlade fra 300-400 Tons pr. Dag, og at hvis samme Firma har mere end en Damper til Indladning, sker Indladningen efter Tur. Dette var netop Tilfældet, idet Afskiberne, da »Irene Maria« kom til Havnen, havde to andre Dampere under Indladning.

Subsidiært har Sagsøgte hævet, at Overliggedagenes Antal kun kan sættes til 2, dels maa den 17. Marts fragaa, idet Kaptajnen først meldte sig lasteklar fra den 18. at regne, hvilket han har bekræftet i det omtalte »Time-sheet«, dels var Forholdet det, at da »Irene Maria« først begyndte at laste, indtog det gennemsnitlig pr. Dag betydelig mere end de :

Handelskammerets Reglement omtalte 300-400 Tons pr. Dag. Efter Sagsøgtens Beregning skulde Indlastningen først være tilendebragt i Løbet af 7½ Dage, og han kommer herved til, at Overliggedagenes Antal kun kan sættes til 2, hvilket svarer til 1,600 Kr.

Sagsøgerne har bestridt, at der foreligger nogen egentlig Coutume om Tørn i Trapani. Der er angaaende dette Forhold fremlagt forskellige ikke indbyrdes overensstemmende Erklæringer fra Mægler-Korporationen i København paa den ene Side og The Baltic- and White Sea Conference og Dansk Dampskibsrederiforening paa den anden Side.

#### Overliggedage skal betales for Lastningen.

Som Sagen foreligger, kan det ikke anses for godtgjort fra Sagsøgtens Side, at den af ham paaberaabte Coutume er fastslaaet som gældende i Trapani Havn, men selv bortset herfra maa der gives Sagsøgerne Medhold i, at naar Certepartiet indeholder Bestemmelse om, at Lastetiden skal begynde, naar Damperen er parat til at laste, maa Befragterne, der ikke har sikret sig ved nogen udtrykkelig og klar Bestemmelse i Certepartiet, bære Risikoen ved, at Skibet skal vente paa Tørn, og Liggedagene maa begynde at dreje fra Skibets Ankomst. At Bestemmelsen »as customary« er skrevet til i Certepartiet, medens Bestemmelsen om, at Lastetiden skal begynde, naar Damperen er parat til at laste, er trykt, kan ikke komme i Betragtning herimod, da Bestemmelserne ikke behøver at læses i Strid med hinanden. Der kan saaledes ikke gives Sagsøgte Medhold i hans principale Paastand.

Hvad den subsidiære Paastand angaar, har Kaptajnen i Retten erkendt, at han først meldte sig lasteklar overfor Afskiberne fra den 18. Marts at regne, og Sagsøgerne kan derfor ikke kræve Overliggedagspenge for den 17. Marts; derimod findes det, idet det bemærkes, at der intel er oplyst om, at »Irene Maria« har indtaget sin Last ekstra ordinær hurtigt —, ikke godtgjort fra Sagsøgtens Side, at det skulde være Coutume i Trapani, at der kun blev indlastet 300 à 400 Tons om Dagen og Sagsøgtens Krav om, at Overliggedagenes Antal sættes til 2, kan derfor ikke tages til Følge, men der vil være at tilkende Sagsøgerne Overliggedagspenge for 3½ Dage med 2,800 Kroner.

Hvad dernæst angaar Udlosningen paa Island, har Sagsøgte under Henviisning til, at der efter Certepartiet skulde losses 250 Tons pr. Dag, og den tilladte Lossetid, idet Lasten nøjagtig udgjorde 2,847,448 engelske Tons, udgjorde 11 Dage og 3 Timer, medens Skibet først var udlosset den 12. Maj Kl. 7.30 Em., paastaet sig tilkendt Overliggedagspenge for Tiden fra den 6. Maj Kl. 5.30 Em. til den 12. Maj Kl. 7.30 Em., 6 Dage og 2 Timer à 800 Kroner, ialt 4,866.66 Kr.

Sagsøgte har bestridt, at det kan paahvile ham at betale Overliggedagspenge hidrørende fra Udlosningen. Det er ikke Befragteren, men Ladningsmodtagerne, som skal betale disse Overliggedagspenge. Kaptajnen har udleveret Ladningen til de forskellige Ladningsmodtagere uden at gøre Krav paa Overliggedagspenge, skønt de forskellige Konnossementer indeholder Bestemmelse om, at Modtagerne skal betale Fragt for Saltet »and all other conditions as per Charter-Party«. Ifølge Sølovens § 158 kan Skipperen ikke, naar han har udleveret Godset til Modtagerne, gøre noget Krav gældende mod Befragterne paa det Beløb, som Modtagerne er pligtige at betale; herfra gøres kun Undtagelse, hvis Befragterne vilde blive beriget paa Skipperens Bekostning. Herom er imidlertid ikke Tale i nærværende Tilfælde, og Sagsøgerne maa efter Sagsøgtens Mening derfor henvende sig med deres Krav til Ladningsmodtagerne paa Island.

Subsidiært har Sagsøgte nedlagt Paastand paa, at Overliggedagene først regnes fra den 8. Maj, idet Rederiet maa være bunden ved Kaptajnens Brev af 7. Maj, ifølge hvilket Overliggedagene først begyndte den 8. Maj.

Sagsøgerne har heroverfor gjort gældende, at de maa være berettiget til at holde sig til Sagsøgte for Overliggedagene, idet der i Certepartiet staar, at hvis Damperen ikke er ekspederet indenfor den anførte Tid, skal Befragterne eller Modtagerne betale Overliggedagspenge; efter Sagsøgtens Mening kan de derfor efter eget Forholdsbefindende holde sig enten til Befragterne eller til Modtagerne. Dertil kommer, at Sagsøgte havde instrueret Kaptajnen om at udlevere Saltet, selvom Modtagerne ikke var i Besiddelse af Konnossement; Modtagerne skulde heller ikke betale Fragt, den skulde betales i København. Kaptajnen maatte herefter gaa ud fra, at han blot skulde udlevere Saltet hurtigst muligt uden at stille Krav overfor Modtagerne. Saltet var som ovenfor nævnt bestemt til en Række forskellige Modtagere, og Kaptajnen maatte gaa ud fra, at det ikke var Befragternes Ønske, at Udleveringen skulde standses fra det Øjeblik, Skibet kom paa Overliggedage; det vilde ogsaa volde Kaptajnen store Vanskeligheder at udregne, hvorledes Overliggedagene skulde fordeles.

#### Ingen Erstatning for Forsinkelser ved Losningen.

Den ovenfor gengivne Bestemmelse i Certepartiet findes nu naturligt at maatte læses i Forbindelse med den tidligere

(Fortsættes Side 664)

## MONTREAL HAVN I 1924

Havnebestyrelsen i Montreal har udsendt en Beretning over Havnens Virksomhed i 1924, af hvilken det fremgaar, at Aaret paa saa at sige alle Omraader har været et Rekordaar for Havnen. Tilførslen af Korn androg godt 165 Millioner Bushels og Afskibningerne godt 159 Millioner Bushels. Heraf stammede næsten 100 Millioner Bushels fra Canada og saa at sige hele Resten fra U.S.A.

Montreals Havn blev i 1924 anløbet af 1,223 søgaaende Skibe med en samlet Tonnage af 4,096,332 Bruttotons. Af disse Skibe var 988 transatlantiske Baade med en samlet Tonnage af 3,597,147 Tons. Den samlede Tonnage af alle Flodskibe og søgaaende Skibe, der i 1924 anløb Havnen var 15,312,096 Tons, hvilket er

langt mere end i noget tidligere Aar, og Antallet af Skibe, der anløb Havnen var 7,014 eller noget mindre end i 1915 og 1919, men Tonnagen var i de nævnte Aar betydeligt mindre.

Ogsaa Kølerummene ved Havnen viser Rekordtal, idet der i 1924 oplagredes 4 Gange saa meget Smør og dobbelt saa meget Ost — udelukkende canadiske Produkter — som det foregaaende Aar. Tallene var for Smør over 8 Gange og for Ost over 4 Gange saa høje som i 1922. Af Kød oplagredes mere end dobbelt saa meget som i 1923 og mere end 6 Gange saa meget som i 1922, da Kølerummene blev taget i Brug.

I 1924 aabnedes en ny Linje Montreal-Middelhavet af Lloyd Mediterranean Co., Italien.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 22. September 1925.

Enkelte af de oplagte danske Dampere er atter gaaet i deres rette Element; men andre har afløst dem i Uvirksomheden, og Oplægningerne andrager nu ca. 44,000 Brutto Register Tons med en samlet Dødvægttonnage af ca 63,000 Tons. Heri er dog medregnet Udvandrebaaden »Polonia«. Som det fremgaar af det foran nævnte, er Situationen vedblivende lige slet, og vi skal derfor afholde os fra den snart almindelige Jammersang.

Ugen har vekslet med Regn og Sol, naar ved det sidste forstaaes lidt forøget Aktivitet og opretholdt Rater. Den europæiske Konkurrence gør sig vedblivende gældende i Kornhandelen, og den umiddelbare Følge har været et betydeligt Fald i de canadiske Hvedepriser. Resultatet har været en afgjort Stigning i Efterspørgselen af Tonnage fra Montreal, og Ugen bragte adskillige Afslutninger. Da de canadiske Dyrkere efter engelske Beretninger at dømme synes særdeles ivrige efter at sælge, bliver et yderligere Prisfald og forøget Eksport vel forhaabentlig Resultatet. Efterspørgselen i Øjeblikket kan ikke nær maale sig med den sædvanlige paa denne Aarstid, og ydermere er Tilbudet af Tonnage saa betydeligt, at Raten efter en jævn Stigning er faldet lidt af igen. En af de seneste Afslutninger til Rotterdam eller Antwerpen er dog 8,000 Tonner 2/10½d. per qr. svarende til 14½ C. per 100 lbs. imod sidste Uges 13 C. een Plads, 13½ C. begge Pladser for 9,000 Tonner.

Fra Nordstaterne er derimod kun foretaget faa Afslutninger og til uforandret lave Rater, f. Eks. 5,000 Tonner Baltimore/Antwerpen-Hamburg, 10½ C., Option Atlantic range II C.

Fra Cuba er derimod sluttet adskillige større Baade til faste Rater, hvorimod saavel *La Plata* som *Pacific* kun har vist ringe Aktivitet, omend førstnævnte Marked har betalt noget bedre end sidst, i Særdeleshed for Lastning »up river« paa Grund af den ringe Vandstand.

Saavel *Sydafrika* som *Australien* er fortsat stille, og Raterne har som Følge heraf maattet afgive endnu en lille Skærv. Der er betalt henholdsvis 21/- og 43/- (Sydaustralien) imod sidst 21/6d. og 43/3d-43/9d. Raterne fra *Indien* er fuldt ud opretholdt, d. v. s. der er vedvarende betalt 25/- og 25/6d. for henholdsvis Januar og Februar Afskibning; men Afslutningerne er stadig kun faa.

Til Slutning det mere hjemlige Marked: *Sortehavet*. Forretningerne herfra er vedblivende kun faatallige og til de hidtidige Rater, hvorpaa Eksempler gives i det følgende.

## TRÆLASTMARKEDET

Fra Østersøen er Ordrene vedblivende faatallige og Baadene det modsatte.

Det kan synes lidt ubetimeligt allerede nu at tale om den kommende Sæson, om hvilken næppe Nogen kan have en underbygget Mening, hvorimod det er berettiget, om Rederne i et godt 1926 haaber at finde en fortjent Erstatning for et elendigt 1925. Det er selvfølgelig ikke Rederne alene, der har Grund til Klage. Det samme er sikkert Tilfældet med saavel Producenter som Forhandlere indenfor mange Grene af Erhvervslivet, ogsaa Trælasthanhandelen. Fragtmarkedet som Helhed er et ret paalideligt Barometer for Tilstanden paa det samlede Salgsmarked, som naturligt er, idet Skibsfarten er afhængig af Efterspørgslen paa Tonnage, hvilken Efterspørgsel igen nøje følger den større eller mindre Vareomsætning. Dog kan der ikke drages nøjagtige Paralleler, naar Talen er om Skibsfartens Stilling som Helhed, og der er saa sandt intet som helst, der har berettiget de meget lave Rater, som har været betalt iaar, i Særdeleshed fra Østersøen, ydermere naar ses hen til de mange uberettigede Krav, Rederne ofte maa indgaa paa, saasom: Befragternes Agenter og Stevedorer her og der, 5 pCt. Fradrag for Maaling af Rundtræ paa Pontoner langs Skibssiden, Stabling paa Kaj eller Jernbanevogn for Skibets Regning, despatch-money, meningsløse »customs of the port« o. s. v., der altsammen ofte betyder en endog betydelig Reduktion af den i Forvejen beskedne Fragtrate.

Af Befragtninger fra Østersøen kan anføres:

700 Stds. DBB Kotka-London, 38/6d., 625 Stds. DBB Råfsö-London, 41/-, 500 Stds. DBB Kotka-Southampton, 44/9d., 1,000 Stds. DBB Råfsö og Trångsund-Grangemouth, 36/-, 800 Favne Props Himango-West Hartlepool, 40/-, 725 Stds. DBB 3 Hernösands-London, 43/6d., 400 Stds. DBB Häggvik og Bodum-London, 45/-, 2,000 Tons Vaadmase Skellefteå/Rouen, sv. Kr. 9.50, 2,000 Tons Vaadmase Rönneby Redd-Rouen, sv. Kr. 8.50, 7,500 Tons Motorskib for fuld Ladning ca. 55 Kubikfods Masse fra 4/5 Pladser nordligst Hernösand til max. 3 Pladser Northern Range, 4.20/4.35 Doll., og der noteres bl. a.: 1,250/1,350 Stds. DBB Uleåborg-West Hartlepool, 35/-, fri Losning, ca. 1,000 Stds. DBB Leningrad-West Hartlepool, 37/6d.-38/-, fri Lastning og Stuvning, men »delivery clause«.

Hvidehavet har fortsat taget en Del Tonnage, og der opnaas antagelig for 700 Stds. Baad nu 61/- som Basis. Den fremskredne Aarstid burde forhindre Reduktion af Raterne, og bevirker forhaabentlig en Stigning.

## KUL, KOKS ETC.

I den forløbne Uge er Raterne steget lidt; men Afslutningerne er faa. Der er tilsyneladende kun faa Baade interesseret i Kullaster, og Befragterne maa derfor betale op. Særlig fra London er der stor Efterspørgsel, og for mellemstore Baade — ca. 1,800 Koks-tonnere — kan i Dag faas 8/6d.-8/9d. med 500 T. Los-



ning. En 3,100 Tonner er sluttet til 5/- med 600 Losning fra Tyne til København, og der kan bruges flere lignende Baade for primo Oktober Lastning. Af andre Afslutninger kan nævnes: 1,900 T. Forth/Masned Sund 6/3d. for Kul, 8/6d. for Koks; 650 Blyth/Masned Sund 8/-; 500 Kokstonner Dundee/Randers 12/-.

Sveriges Rater er uforandrede; kun nu og da slutes en Baad til en nogenlunde antagelig Rate, saasom 1,900 Tonner Forth/Sundhavn til 7/- med 500 Losning; ellers er Raterne lavere end Danmarks, og med de større Udgifter i Sverige bliver Resultatet selvfølgelig daarligere.

#### MIDDELHAVET ETC.

Middelhavet har udvist en ganske svag Stigning i Raterne, og selv om Stigningen kun er lille, mødes den dog med Opmærksomhed fra Redernes Side. Ud-gaaende Kulrater er for de større Baades Vedkom-mende gaaet ca. 3d. op, og vi kan af Afslutninger nævne: Wales/Genoa 6,800 T. 7/3d. og for 3,000 T. 9/-; fra Forth 4,300 T. 8/3d.; fra Tyne 7,200 T. 7/3d.; Forth/Algiers 5,000 T. 7/9d; Forth/Vestitalien 5,800 T. 7/10½d.; Wales/Gibraltar 1,800 T. 7/9d.

Hjemgaaende rapporteres sluttet: Bilbao/Cardiff 4,200 T. 5/7½d.; Bilbao/Britonferry 1,350 T. 6/6d.; Huelva/Rotterdam 6,400 T. 5/3d.; Bona/Kings Lynn 3,200 T. 10/-; Bilbao/Cardiff 4,000 T. 5/9d. Frugtraterne ligger mellem 20/- og 26/- pr. 100 Cbf., alt efter Stør-relse.

Fra *Sortehavet* søges Tonnage til Continent til 13/6d., U.K. 14/-, Danmark 15/6d., Basis 5,000 Tonner Oktober Lastning; for November noteres for 6/7,000 T. 6d. mere og for December 5/7,000 T. 1/- mere. *Donau* betaler mellem 16/- og 16/6d. til U.K. for større Baade.

#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Der er kun rapporteret faa Afslutninger i Kul til Canada; men der søges stadig Tonnage, saa Raterne maa op. For op til 3,500 Tonner betales fra Swansea til Montreal 8/- med 1,000 T., Losning fri, og Glasgow/Canada noteres i 7/6d.-7/9d. med 750 T. Losning 1/- for op til 4,500 Tonnere.

Fra *Antwerpen* noteres en Del Potash Laster til Northern og Southern range, og der er bl. a. sluttet 5,500 Tonner til 2 Havne à 10/- og 4,000 Tonner à

10/6d. Endvidere noteres: Antwerp/Montreal, 5/6,000 T. Sand à 7/3d. f.o.b. og trimmed samt nogle Cement-laster til Miami/Tampa til omkring 2½ Doll. Fowey/Portland Maine har faaet 7,000 Tonner for clay til 12/- per 1. Halvdel November.

Af hjemgaaende Afslutninger kan nævnes: Mon-treal/Antwerp-Hamburg range 35,000 qrs. 14 C.; Mon-treal/London 30,000 qrs. 3/3d. pr. qr. Montreal/Hull 25,000 qrs. 3/1½d. pr. qr.

Fra *Gulfen* sluttedes en 6,800 Tonner til Continent til 29,000 Doll. lump-sum paa net charter, 2 Laste-, 2 Lossepladser. *Cuba* tog nogle større Baade for Suk-ker — 7,000 T. U.K./Cont. 15/9d. November; 6,000 T. 16/- Oktober; 7,500 Tonner 16/3d. een, 16/9d. to Havne, Oktbr./Novbr. Gulf Timber port/2 ports River Plate 1,200 Stds. sluttedes til 15½ Doll. Oktober Lastning.

#### SYDAMERIKA

Ud-gaaende Kulrater er faste; men der er kun faa Afslutninger. Hull/Buenos Aires 4,000 T. 17/6d. og Glas-gow/lower ports 5,500 T. rapporteres bl. a. sluttet.

Hjemgaaende kan nævnes: 5,500 T. n.a. San Lo-renzo/U.K.-Gibraltar-Hamburg range 15/-, 21/30. Sep-tember; n.a. San Lorenzo/Antwerp-Rotterdam-Ham-zurg 6,800 T. pr. 25/9, 14/- een, 14/9d. to Havne.

For Lastning 1926 er sluttet 4,000 Tonner 15/1-15/2 til 23/- U.K.-Gibraltar-Hamburg, men med en Mængde Optioner.

Nitrate ports gentog 24/- Continent pr. 20/10-20/11.

Fra n.a. Rosario sluttedes 6,000 Tonner pr. 25/9 for linseed til New York à 4½ Doll., Komplettering Buenos Aires 50 C. less.

#### ØSTEN

Sydaustralien-Victoria-Sydney/Mediterranean-U.K.-Cont. 7,000 Tonner 42/- pr. 25/12-25/1, Option Vest-australien 3/9d. less. Bombay-Karachi/U.K.-Cont. 24/-d.w. pr. Oktober; Mauritius/London-Liverpool-Gree-nock 23/6d. een, 24/6d. to Havne ult. Oktober for 9,000 Tonner er nogle af de sidste Afslutninger.

#### TIME CHARTER

I Vestindisk Fart sluttedes de fleste Baade og til faste Rater — op til 1½ Doll. for 3,300 Tonner.

I amerikansk Fart sluttedes 8,200 Tonner til 87½ C. 3/4 Mdr., prompt.

(Fortsættelse fra S. 662.)

Bestemmelse, saaledes at Ordene »Befragterne eller Mod-tagerne« refererer sig henholdsvis til Laste- eller Lossetiden; i hvert Fald kan det ikke anses for godtgjort, at der ved Bestemmelsen er tilsigtet en Fravigelse fra de i Søloven indeholdte Regler. Da det nu heller ikke fra Sagsøgernes Side er godtgjort, at Sagsøgte iøvrigt har paataget sig nogen Pligt, som ikke efter Søloven paahvilede ham, maa det være en Følge af, at Kaptajnen har udleveret Saltet til Modtagerne, at Rederiet ikke kan gøre Krav gældende mod Sagsøgte. Sag-søgte vil derfor paa dette Punkt være at frifinde. Sagens Omkostninger vil efter Omstændighederne kunne ophæves.

#### Dom.

Thi kendes for Ret:

Sagsøgte, Grosserer *Thor E. Tulinius*, bør til Sagsøgerne, S/S. »Irene Maria« Rederi, Aktieselskabet, Dampskibsselskabet »Dania«, betale 2800 Kroner med Renter 6 pCt. p. a. fra den 23. Januar d. A., til Betaling sker, men bør iøvrigt for Sag-søgernes Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udrede inden 15 Dage efter denne Doms Af-gjelse.

Intet Stempelforbehold.

#### PASSERET VRAG

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart medde-ler: Norsk M/S »Sangstad« rapporterer over Kø-benhavns Radio: Kl. 13 den 21. d. M. passeret Vrag af 3-mst. Skonnert med Sejlene oppe, Stormasten knæk-ke og Dækket under Vand, 3 Sm. N. 56° V. af Gedser Fyrskib, drivende Øst over, farlig for Sejladsen.

## 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 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

## UDVIKLINGEN AF ROTORSKIBET

Da der i Slutningen af sidste Aar var saa stærk Interesse for de Muligheder, der frembød sig med Hensyn til Rotorskibet efter Prøveturene med »Buckau«, var der mange, der hævdede, at dette nye Princip ikke vilde medføre nogen væsentlig Formindskelse i Størrelsen af de Maskiner, der installeredes om Bord, idet de fremførte, at der kunde komme lange Perioder med let Vind, under hvilke Rotorerne kun vilde være af ringe Virkning, saaledes at den Maskine, der skulde give Skibet Fremdrift, maatte have omtrent samme Ydeevne som i et almindeligt Skib, da Rotorskibets Gennemsnitshastighed ellers vilde være saa lille, at det ikke vilde være synderligt fordelagtigere end et Sejlskib.

Tilsyneladende er Rederen og Bygmesteren af det første Skib af nogenlunde Størrelse, paa hvilket Flettners Princip skal anvendes, af samme Mening. Dette Skib, der for Tiden er under Bygning i Bremen, er bestilt af en Reder i Hamburg og skal være paa 3,000 Tons d.w. Det forsynes med en Motor paa 1,050 b.h.p., medens to Motorskibe af nøjagtig samme Størrelse, men uden Rotor, der lige er blevet bygget færdige til samme Reder, er blevet forsynede med Diesel-Motorer paa 1,100 b.h.p. Muligvis betragter Rederen Rotorskibet som et Eksperiment og vil maaske, hvis Forsøget fal-

der heldigt ud, give Rotorskibe, som han eventuelt senere maatte lade bygge, en mindre kraftig Maskine, men det synes dog tvivlsomt, om Hoved-Fremdriftskraften i Rotorskibe vil kunne gøres væsentlig mindre end i almindelige Skibe. Det maa ogsaa bemærkes, at der foretages betydelige Modifikationer ved Bygningen af det nye Skib. »Buckau« var, som man vil huske, udstyret med to Rotorer, en forude og en agter. I det nye Skib vil der kun være en Rotor, som anbringes midtskibs og bliver 66 Fod høj, medens »Buckau«s to Rotorer var 52 Fod høje. I det nye Skib vil Rotorens Diameter være betydeligt større, idet den er forøget fra 9 til 23 Fod, og Vægten af Rotoren er ikke mindre end 85 Tons mod 48 Tons i Forsøgsskibet. I det nye Skib vil man ogsaa anvende Vulcans hydrauliske Koblings-System med mekanisk Reduktions-Gear, hvorved Maskinens Omdrejningshastighed bliver 300 i Minuttet, medens Skruens bliver 80.

Naar Skibet bliver færdigt, vil det sikkert blive fulgt med Opmærksomhed, men der synes dog ikke at kunne være Tvivl om, at den eventuelle Fordel ved denne Type Skibe ikke vil bestaa i en mindre Byggepris, men i en mulig Formindskelse af Brændselsforbruget i de Perioder, da Rotoren virkningsfuldt kan støtte eller træde i Stedet for Maskinen.

## FRAGTRATETALLET FOR AUGUST

Fragtratetallet er for August Maaned beregnet til 94.5.

	Det statistiske Department	The Economist
Januar—Marts 1925, gsntl. ....	100.0	100.0
Januar 1925 .....	102.1	101.9
Februar — .....	99.2	103.2
Marts — .....	98.8	94.9
April — .....	95.4	92.8
Maj — .....	92.8	87.4
Juni — .....	93.6	81.1
Juli — .....	94.8	84.6
August — .....	94.5	85.3

Ligesom i Juli Maaned var der i August Opgang i de fleste af de Rater, der er medtagne ved Beregningen af Fragtratetallet; men som Regel var Stigningen af ringe Omfang, og enkelte Rater gik desuden saa stærkt tilbage, at Tallet omtrent blev det samme for begge Maaneder.

Som det vil ses, viser Economists Indeks en lille

Stigning, men for den danske Handelsflaade er iøvrigt i Øjeblikket Bevægelserne i Raterne af forholdsvis underordnet Betydning overfor den stærke Formindskelse af Krone-Udbyttet af Fragtraten, der skyldes Nedgangen i de fremmede Valutakurser.

FORSKEL MELLEM DET  
NATIONALE FLAG OG ANDRE

Ved den Forhøjelse af Skibsafgifterne, som den portugisiske Regering for kort Tid siden indførte, er de Afgifter, der nu betales, blevet  $2\frac{1}{2}$  Gange højere, end de var før Krigen. De nu indførte Afgifter gælder saavel for portugisiske som for fremmede Skibe, men efter hvad *Lloyds List* erfarer, betaler de udenlandske Redere henvend 40 Gange saa meget som de portugisiske, der betaler Afgifterne i Escudos, medens de fremmede Skibe maa betale i Guld til Parikurs. I Skibsfartskredse overalt i Europe, hvor man stiller sig afvisende overfor en saadan Forskel i Behandlingen af det nationale og fremmede Flag trods talrige Protester mod samme, mener man, at en Optræden af den Art ikke vedblivende kan taales, og at det vil blive nødvendigt at træffe gengældende Foranstaltninger.

Den Anke, der her rejses mod Portugal, gælder iøvrigt ogsaa Spanien, skønt dette Land som en af Underskriverne paa Genève-Konventionen har forpligtet sig til at behandle alle Nationers Flag ens.

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

**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredereiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEOR.: »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. 409.  
Coder: Walkins 1881 og Till. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

**JOHN P. BEST & CO.**

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**GINO & EGIDIO SALVAGNO**

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE  
ASSURANCE-AGENTER

## ET MINDESMÆRKE PAA KRIGSFANGERNES GRAV I TINGLEV

I Lørdags afsløredes paa Tinglev Kirkegaard i Sønderjylland en af Landets Hovederhverv, Handel, Industri, Landbrug og Skibsfart, rejst Bautasten over Soldater af de allierede Vestmagter, døde i Krigsfangenskab.

Afsløringen, der formede sig som en meget smuk og stemningsfuld Højtidelighed, overværedes af en uhyre Menneskemængde. Den britiske Minister i Danmark, Lord *Granville*, ledsaget af sin Attaché, Mr. *Turner*, repræsenterede England, den franske Minister, M. *Hermite*, ledsaget af Madame *Hermite* var til Stede paa Frankrigs Vegne og desuden saas Monumentkomiteens Medlemmer, bl. a. Formanden Professor *Ehlers*, Direktør *Mægaard*, Dampskibsrederiforeningen, Grosserersocietetets Formand, Grosserer *Ernst Meyer*, en Mængde civile og militære Myndigheder, sønderjyske Rigsdagsmænd og m. a.

Ved Afsløringen holdtes der Taler af Amtmand, Greve *Schack*, Professor *Ehlers* og Biskop *Olesen*, Ribe, hvorefter Lord *Granville* og M. *Hermite* paa deres Nationers og Regeringers Vegne bragte de danske Erhvervsorganisationer og Befolkningen en varm Tak for Bautastenen og for den Sympati, der var vist Fangerne og den Kærlighed, hvormed den stedlige Befolkning havde plejet Gravene, selv da Landet endnu var under tysk Herredømme.

## SØMANDSSTREJKEN

Endnu et Dementi fra Skibsreder Kromann.

I Anledning af nogle Udtalelser af Sømandsforbundets Formand i Svendborg, N. J. *Nielsen*, i *Svendborg Avis* forleden, har Skibsreder E. B. Kromann nu oplyst, at Beskyldningen om, at han skulde have sluttet Overenskomst for sin Skonnert »Venus«, savner ethvert Holdepunkt. Skibsreder Kromann tilføjer:

»Naar jeg har udsendt en Erklæring, saa passer den selvfølgelig, og det ny Forsøg paa at sætte Splid er — rent ud sagt — frækt. Forholdet er iøvrigt det, at »Venus« ligger oplagt i Marstal Havn, hvortil den kom den 12. September i Ballast fra England. Jeg henholder mig i enhver Henseende til den af Skibsrederne en Gang enstemmig vedtagne Beslutning.«

## ET NYT MOTORBRÆNDSEL

I Bergen er der nylig demonstreret et nyt Motorbrændsel, som efter længere Tids Eksperimenter er fremstillet af Civilingeniør Wittke i Samarbejde med Kaptajn A. Selvin Nilson. Det nye Brændsel fremstilles af Sulfit-Sprit og af Affaldsstoffer (Kulvandstoffer) fra Gasværkerne efter en Metode, som Opfinderne nu søger Patent paa.

»Norsk Kraftolie« har Opfinderne foreløbig kaldt det nye Brændsel, som blandt sine Fordele i første Række tæller den, at det fuldt ud skal kunne erstatte Benzin som Motorbrændsel.

Prisen paa Kraftolien kommer til at ligge adskilligt under Benzinprisen. Olien vil ogsaa blive fremstillet i en ringere Kvalitet til Erstatning af Petroleum og til en langt billigere Pris end denne.

Statens Brændselsraads Sekretær, Kaptajn *Michelet*, har overværet flere Dages Demonstration af Brændslet og det samme gælder Bergens Motorbaadsforenings Bestyrelse, ligesom Fiskeribestyrelsen i Bergen paa eget Initiativ har prøvet Brændslet paa Benzinmotor med et meget tilfredsstillende Resultat. Fiskerikonsumlent Rønnestad udtalte sin store Tilfredshed med den foretagne Prøve. Prøverne vil nu blive foretaget med større Baade og Motorer af forskellige Typer.

Endelig kan det nævnes at de to Opfindere ved Bergens Motorbaadsforenings Regatta Søndag den 6. September tog 1. Præmie i deres Klasse med en Benzinmotorbaad drevet med den nye Kraftolie.

## REDERNE SKAL IKKE BETALE

Aktieselskabet Aalborg Skibsværft krævede ved Landsretten Skibsrederne Suenson og Jespersen, København, dømt til at betale 27,599 Kr. for Reparationer paa Damperen »Dannevirke«.

Ved Dommen blev Rederne personligt frifundne, idet Værftet maatte vide, at det var Dampskibsselskabet »Oceana«, der stod indregistreret som Ejer af Skibet, hvorfor Rederne ikke hæftede personligt. Skibsværftet blev dømt til at betale Sagens Omkostninger med 500 Kr.

## KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.  
SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART  
Leverandør til de horeværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartsafd.  
Laboratorium: KONGENS ENGHAVE, V. Tlf. Cent. 6031  
Tigr.-Adr.: „Raket“, Kjøbenhavn. Privatlif. Nora 2393



## Johan Madsen

Telf. Central 4735  
St. Kongensgade  
103

## 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.

## DEN ANERKENDTE ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:  
Telefon 8210 EMIL A. SCHNEIDER Nørregade 40  
KØBENHAVN

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn  
Telefon:  
Central: 243 · 8876 · 7656  
Hovedforhandler af Statens Papir



## F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

## Flydedok slæbt fra England til Malta.

En vanskelig Transport er, efter hvad der meddeles, nu bragt til en heldig Afslutning. Det drejede sig om Bugseringen af den 720 Fod lange og 180 Fod brede Flydedok, som Tyskland ved Fredsslutningen maatte udlevere til England, og som i sin Tid havde Station i Kiel. Englænderne ønskede den nu transporteret fra Medway i England til Malta, en Afstand af 2,300 Sømil. Bugseringen gik for sig ved Hjælp af 6 Slæbefartøjer. Vejret var i det Hele godt og Transportens Gennemsnitshastighed var  $3\frac{3}{4}$  Knob i Timen. Dokken vil ved denne Forøgelse blive Verdens største Flydedok med en Hævekraft svarende til 65,000 Tons.

## Den Permanente Nordiske Stuverikomité

holder Møde i Stockholm Torsdag den 1. Oktober.

## International Shipping Federation

holder Møde i London den 7. Oktober.

## Utak er Verdens Løn.

Under den sidste haarde Isvinter blev den tyske Dampner »Heikendorf« og Slæbebaaden »Emden« af Isen skruet paa Land ved Bagenkop. Skibene og Mandskabet var i en alvorlig Nødssituation, men blev hjulpet, idet Fabrikant *Georg Larsen*, Bagenkop, sammen med nogle Fiskere fik udrustet en lille Hjælpeekspedition.

Med Larsens Motorbaad »Claire« og en Slæbebaad lykkedes det dem at bane sig Vej gennem det isfyldte Farvand og naa frem til de tyske Skibe. De fik baade Proviant og fik sendt Telegrammer hjem om Bjergningshjælp o.s.v. Dagen efter kom en tysk Krydsr og slæbte begge Skibene, hvis Last efter Sigende bestod af Benzin for en halv Million Guldmærk, bort.

De langlandske Bjergere forlangte nu, da Skibene kom i sikker Havn, en Sum af 1,000 Kr. for den farefulde Tur; men Tyskerne nægtede overhovedet at betale. I den Anledning er Sagen ifølge *Sv. Amtst.* kommet frem ved Retten, og de forberedende Forhør har været holdt i Rudkøbing.

## 200 Træskibe brændes.

Det største Baal, Verden nogensinde har set, vil med det allerførste blive tændt paa Potomac nedenfor Washington. 200 af de Træskibe, som den amerikanske Regering lod bygge under Krigen til et Beløb af 200 Mill. Dollars, skal nemlig brændes.

Et Selskab har for 4,000 Dollars Stykket købt disse 200 Skibe, som efter at de er brændt ned til Vandlinien vil blive sat i Land paa Stranden i Mallowbugten, hvor Skrogene vil blive fyldt med Mudder fra Elvene, for saa fremtidig at gøre Tjeneste som en Dæmning mod Floden.

## En Flydedok søger Nødhavn.

Forleden Eftermiddag henimod Aften dukkede en Slæbebaad op uden for Esbjerg Havn med en ejendommelig Kolos efter sig. Den kastede Anker ud for den gamle Fiskerihavns Mole, og det viste sig da, at det var en stor Flydedok, Slæbebaaden var kommet med. Den var paa Rejse fra Hamburg til Oslo, men var bleven havareret og slaet læk af Søen og derfor tvungen til at søge Nødhavn. Flydedokken maaler 300 Fod i Længden og 70 Fod i Bredden og kan tage omved 4,000 Tons.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. SEPTEMBER 1925.

London .....	19,84	Madrid .....	59,15
New York .....	410,75	Amsterdam .....	165,00
Berlin .....	97,55	Stockholm .....	110,05
Paris .....	19,60	Oslo .....	87,10
Antwerpen .....	18,20	Helsingfors .....	10,35
Zürich .....	79,25	Prag .....	12,16
Rom .....	16,90	Wien .....	57,85

## POSITIONSLISTE PR. 21. SEPTEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Methil 19.9.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Bjørknæss 19.9.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 21.9.

s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Preston 8.9.  
s.s. *Alderney*, ank. Brahestad 16.9.  
s.s. *Alexandra*, Holm, ank. Esbjerg 27.7.  
s.s. *Alf*, Clausen, afg. Rotterdam 17.9.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Algier 20.9. til Tunis.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Manzanillo 16.9.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Panama Canal 15.9.  
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Leningrad 17.9.  
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Tacoma 19.9.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Barry 16.9.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 18.9. til Santos.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. St. Vincent 7.9. til Golfen.  
m.s. *Asia*, Dahl, afg. Hongkong 20.9. til Shanghai.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Trangsund 18.9. til Rochefort.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Suez 17.9. paa Rejse til Menado.  
m.s. *Australien*, Møller, afg. Shanghai 18.9. til Kobe.  
m.s. *Avance*, Andrup, afg. London 19.9. til Aarhus.  
s.s. *Azel*, Magleby, ank. København 27.8.

## FISKE=EXPORT

## KOMPAGNON

TIL FISKE=EXPORT I ESBJERG

## SØGES

ALBERT NYHOLM, ESBJERG

## TVANGSAUKTION

## DEN TYSKE DAMPER »HARALD«

sælges ved offentlig Auktion paa *Rotterdams Domus Mandag den 19. Oktober 1925, Kl. 10 Form.*

Damperen er paa 6.600 Tons d. w., 4107/2617 Registertons, og stikker 23'4", et Dæk og Spar Dæk. Skibet er bygget i Glasgow 1904. Klassificeret Lloyds \* 100 A. 1. 343'9" x 49'9" x 26'2". Triple Expansion Maskine paa 1600 i. H. K., 3 Kedler, 180 lbs. Tryk, 5274<sup>1/2</sup> Hede=Overflade.

Kan beses daglig i Rotterdam.

Opraabspris 155.000 Gylden (ca. £ 12.900).

Yderligere Oplysninger gives af:

**JACQ. PIEROT Jr.,**

Edsvoren Mægler for Salg og Køb af Dampere og Skibe.

ROTTERDAM

SKIBS-  
PROVIANTERINGS-  
HANDLERE

## København:

J. Andersen & Co., Toldbodvej 7.  
Bjorch-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.  
Telgr.-Adr. Saxberg.

## Helsingør:

K. F. Marstrands Eff.

## Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryringskontor.

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,  
LAMBERT STOCK, 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. ....	} Lambross,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street .....		Newcastle.
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 .....	} Grimsby	

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. "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.

## 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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## FILIALER:

GRIMSBY

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
7 Chapel Street .... Liverpool  
1 Cannon Street .... Birmingham  
24 Charles Street ... Bradford  
York House 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALSSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

### Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skrueakser leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art  
udføres.

\*

DUNDEE

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og Forandring af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

## 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

BEFRAGTNINGSAGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,  
GOOLE

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København fra 18.9.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. London 19.9.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Odense 20.9.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Aarhus 18.9.  
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Soroka 21.9.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Skagen 19.9. p. R. t. Grangemouth.  
 s.s. *Bogo*, Rasmussen, ank. Preston 11.9.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 16.9.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 16.9.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Haparanda 11.9.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Rutefart København-Leith-Færøerne-Island.  
 s.s. *Bollenhavel*, Vaaben Hansen, afg. Iviga 15.9. til Great Yarmouth, pass. Gibraltar 17.9.  
 s.s. *Brasilien*, afg. Philadelphia 29.8. til Leningrad.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Caleta Buena 17.9.  
 s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. Emden 20.9.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Blyth 21.9.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, i vestindisk Timecharter.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. New Orleans 17.9.

## C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Pernambuco 10.9. til Skandinavien.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Neapel 21.9. til Catania.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. San Francisco 17.9.  
 s.s. *Christiansborg*, Mathiasen, ank. Antilla 14.9.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, pass. København 18.9. paa Rejse til West Hartlepool.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Colombo 15.9. til Harburg.

## D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Danefjell*, Christoffersen, ank. Grangemouth 16.9.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov 7.9.  
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 16.9. til Yxpila.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Vejle 20.9. til Kotka.  
 s.s. *Danery*, Voss, afg. København 17.9. til Kotka.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 13.9. til København.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Philadelphia 18.9. til Baltimore.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnenes, afg. Odense 21.9. til Helsingør for Dokning.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Emden 18.9.  
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, afg. København 19.9. til Hamborg.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, ank. Swansea 17.9.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. København 21.9.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kobbervik 20.9.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. W. Hartlepool 15.9. paa Rejse til Immingham.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Boston 10.9. paa Rejse til Odense.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Baltimore 10.9.  
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Kemi 20.9. p. R. t. London.  
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 29.7.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Kotka 19.9. p. R. t. Loctudy.  
 s.s. *Esbern Snare*, Jørgensen, oplagt i Esbjerg siden 24.7.

- s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Wiborg 20.9.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 11.9.  
 s.s. *Expres*, Jørgensen, udlejet til Troppetransport.

## F

- s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Colombo 19.9. til Suez.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Antwerp 15.9. til Leningrad.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Kalundborg 17.9. i Eksporthaf.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Nørre Sundby 19.9. til Hamborg.  
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. Las Palmas 10.9.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, afg. Marseilles 17.9.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Aalborg 20.9.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Livorno 19.9.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Sandvik 16.9.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 15.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Guantánamo 17.9.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, i Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 18.9.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Port Talbot 8.9.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, ank. Sornæs 19.9.

## G

- s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Burntisland 16.9. til Ivigtut.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, i Dok i København siden 12.9.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Wiborg 19.9.

## H

- s.s. *Halldan*, ank. København 21.9.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Råfsö 19.9.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Vestervik 21.9.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Granton 12.9.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.8.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, udlejet til Troppetransport.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Santa Cruz 17.9.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Ipswich 19.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 18.9. til København.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Garston 19.9. til København.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Archangel 13.9., pass. Lodingen 19.9.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Godthaab 12.9.

## I

- m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Montevideo 15.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Ostende 12.9.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Houston 10.9. til Aalborg.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 21.9. til Memel.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Landberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Sörnäs 20.9.  
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Perim 20.9. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Guysborough 20.9.  
 s.s. *Jolantha*, Strufve, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Gibraltar 16.9.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. Skagen 20.9. paa Rejse til Kotka.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Nuevitas 16.9.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Bangkok 5.9.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Fineidet 16.9.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, pass. Lödingen 19.9. p. R. t. Zaandam.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Hungerburg 16.9. til Hull.  
 s.s. *Karen*, Brinck, ank. Hull 20.9.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 29.8.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 18.9.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Methil 19.9.  
 s.s. *Kentucky*, ank. Madeira 17.9.  
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Panama 16.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Pape, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Dieppedalle 15.9.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, oplagt i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. San José 17.9.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Archangel 18.9.

AKTIESELSKABET

FRICHS  
AARHUSDAMPKEDLER/DAMPMASKINER  
DIESELMOTORER  
RAAOLIEMOTORER  
for Skibe og Landanlæg

Etableret 1854

Telefon 3030



## JONATHAN MAY & SØNNER

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

PHILADELPHIA

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

## Montreal Ship Supply Company

MONTREAL

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
FERD. PHILIPSON & CO.  
AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)  
TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

LONDON AGENT:  
C. P. FRESHWATER  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

## DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*

*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

NEW YORK

MONTREAL

TELEGRAM-ADRESSE: "DOUBLEDECK" 14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

## BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET

Telegram-Adr.: BLIDBERG

NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

## MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

CARDIFF

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART

Telegram-Adresse: MORDEY

Telegram-Adresse: SHEARMAN

Telegram-Adresse: SHEARMAN

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

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.

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 &amp; Cardiff 4625-4626

Telegram-Adr.: »Tuckerillo-Stock-London« &amp; »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

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 EFFESHIRE

BURNTISLAND

## BUCHAN & HOGG

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører

GRANGEMOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT  
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,  
MANCHESTER

## SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium

og den kgl. italienske Marine

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Aarhus 19.9.  
m.s. *København*, ank. Danzig 6.9.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. West Hartlepool 12.9.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Helsingfors 17.9.  
s.s. *Lily*, Paulsen, ank. Poole 18.9.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 13.9.  
s.s. *London*, Caspersen, pass. Honningvaag 20.9. paa Rejse til Archangel.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 25.8.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Reval 21.9. til København.  
s.s. *Maine*, Heide, afg. Dunston 9.9. til St. Vincent.  
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Antwerpen 20.9.  
s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Swinemünde 15.9.  
s.s. *Manø*, Rathje, afg. Hook of Holland 20.9. til Archangel.  
s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Riga 16.9.  
s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Hook of Holland 20.9. til Bureå.  
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Archangel 13.9.  
s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Miami 17.9. til Sabine.  
m.s. *Mexico*, ank. Nakskov 15.9.  
s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Honningvaag 20.9. paa Rejse til Archangel.  
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 14.9. til København, pass. Holtenau 21.9.  
s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Barcelona 18.9. til Santa Pola.  
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Trangsdal 18.9. til Kings Lynn.  
s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.  
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Cardiff 26.8. til Buenos Aires.  
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Emden 19.9.  
s.s. *Norman Isles*, afg. Alexandria 19.9.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Christensen, afg. København 19.9. til Leningrad.  
s.s. *Olga*, Toft, ank. London 10.9.  
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
m.s. *Oregon*, Mühlendorff, i Dok i Hamborg siden 16.9.  
s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Terneuzen 14.9.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Suez 20.9. paa Rejse til Aarhus.  
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hamborg 20.9.  
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N. S. W. 8.9.  
m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Esbjerg 20.9.  
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Malmö 21.9.  
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Leningrad 16.9. til Holland.  
s.s. *Polly*, Fischer, pass. Gibraltar 18.9.  
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Archangel 17.9.

## R

s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Colombo 18.9. til Penang.  
s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, i København-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Valencia 13.9.  
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
s.s. *Romø*, Jørgensen, ank. København 20.9.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Himango 13.9.  
s.s. *Rota*, Rivolt, ank. Leith 21.9.

## S

s.s. *Saga*, i København-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Scandia*, Madsen, 300 miles Øst for New York 18.9., paa Rejse til New York.

s.s. *Seine*, afg. Havre 17.9. til Bordeaux.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Port Said 21.9.  
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Lagos 19.9. paa Rejse til Luderitz, S. W. Afrika.  
m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Algier 18.9.  
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Emden 20.9. til Cape Town.  
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newcastle N. S. W. 8.9. til Callao.  
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Callao 19.9.  
s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Karlsborg 14.9.  
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 21.9.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Flores 14.9.  
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Uleåborg 19.9.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Nyborg 17.9.  
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Hernösand 18.9.  
s.s. *Skanderborg*, Alfred Hansen, afg. Antwerpen 19.9.  
s.s. *Skinfæxe*, Koch, afg. Wismar 18.9. til Frederikshamn.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 20.9.  
s.s. *Skodsborg*, Bercholt, ank. Porto Empedocle 18.9.  
s.s. *Skolland*, Iversen, afg. Rotterdam 15.9.  
s.s. *Sleipner*, Hansen, i Rutefart København-Leith-Færøerne.  
s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Leningrad 15.9.  
s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 19.9. til London.  
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Grimsby 17.9.  
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. La Rochelle 14.9.  
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 15.9. til Nasau.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Lundy Island 17.9.  
s.s. *Svanhild*, Christensen, afg. Montreal 16.9. til København.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 18.9.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. København 16.9. til Antwerp.  
s.s. *Svend*, afg. Antwerpen 21.9. til Middelfart.  
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 17.9.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Vera Cruz 15.9.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taaenborg*, Knudsen, ank. London 16.9.  
s.s. *Taaenholm*, Jørgensen, ank. Danzig 20.9.  
s.s. *Taainge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
s.s. *Texas*, Dragdahl, ank. New Orleans 19.9.  
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Helsingør 21.9. til Nakskov.  
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Faaborg 19.9.  
s.s. *Tiber*, Sonne, oplagt i København 17.9.  
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i Dok i København siden 8.9.  
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Lissabon 21.9. til Oporto.  
m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 3.9.  
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Saigon 18.9.  
s.s. *Trondhjem*, Ankersø, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 15.9. til Tanger.  
s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 19.9.  
s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Königsberg 17.9.  
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. København 20.9.  
s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 12.9. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, Riise, afg. Bluefields 14.9.

## V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Tunis 14.9.  
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Kotka 19.9. til Ostende.  
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Blyth 19.9.  
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Räsö 21.9.  
s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. Ivigtut 9.9.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. St. John N. B. 15.9.  
s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 20.9.  
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, afg. Montreal 16.9. til Bremen.

## W

s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Kiel 18.9.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Borgå 21.9.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
s.s. *Yokohama*, Nielsen, pass. Malta 16.9. p. R. t. Fumagasta.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Dok i Helsingør 18.9.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Manzanillo 19.9.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Marseilles 19.9.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848Telegr.-Adr.:  
Amiante

**M·B·COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG  
LAGER AF
**V. HÖVELINGS**  
**SKIBSFARVER**
**VØLUND**

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET VØLUND &amp;

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG**  
**SKIBSVÆRFT**
MASKIN- OG  
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER  
TØRDOKKEREgne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene 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  
Kornelevator-KompagnietAdm. Direktører for  
»ACCURATA & 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, Tornøgaarden, Bergen.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**  
LIMITERET.  
STIFTET 1786
**SØ OG TRANSPORTFORSIKRING**

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 &amp; 4106

TELEGRAM ADRESSE, PRIVATE

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN**  
**KJØBENHAVNSKE**  
**SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- &amp; KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## 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 <sup>A/S</sup>

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

*Enerepræsentant i Danmark for*

HOWDENS  
VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET

STATSTELEFON

4

**2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER**

## FERD. PHILIPSON & CO.

*Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilip«*

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

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.

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.

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstef.: 196 · Telegr.-Adr.: KALVEBOD BRYGGE 4,  
 „MARIUSON“ KØBENHAVN B

**NORTHERN  
 SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
 Hvilken som helst Code

**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: 1899

*Stevedores og  
 Kørsel*

ROYAL STUART BLDGS.,  
 JAMES STREET  
 CARDIFF

**A.P. MØLLER  
 KØBENHAVN**

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmild"  
 Amaliegade 36

**JOHS. UTZON**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 AALBORG

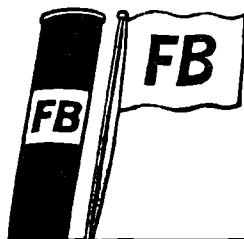
Telefon 2075 & 2200  
 Statstelefon 2

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«

Nattetelefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Nattef. i Strandingstulldæ: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 40

FREDAG 2 · OKTOBER 1925

32 · AARG.

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

### HAVNETAKSTERNE MAA NED

I *Nationaltidende* er Borgmester Kragh i Randers i et længere Indlæg imod Bladets Krav om lavere Havnetakster i Skibsfartens og Industriens velforstaede Interesse kommer til det Resultat, at der ikke findes mindste Grundlag for den af Industrien og Søfarten krævede Nedsættelse.

Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, Hr. E. Maegaard, har i samme Blad svaret Borgmester Kragh og pillet hans Tal i Stykker. Direktør Maegaard skriver:

»Før Krigen androg Skibsafgiften i de danske Provinshavne højst 14 Øre og mindst 10 Øre pr. N.R.T.; de fleste Havne havde Taksten 10 eller 12 Øre. I Øjeblikket ligger Taksterne fra 25 til 40 Øre pr. N.R.T. Forhøjelserne andrager saaledes ikke som af Hr. Borgmester Kragh anført 100 pCt. men fra 108<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 233<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt.

Jeg skylder her at oplyse, at Randers hører til de faa Byer, hvor Skibsafgiften kun er forhøjet med de 108<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt.

Hertil kommer den Urimelighed, at et Skib maa betale fuld Skibsafgift i hver Havn, det anløber for Losning, uden Hensyn til det lossede Varekvantum. Et Skib paa 1,500 N.R.T., der laster ca. 4,000 Tons Varer i 6 forskellige Havne, f. Eks. Aarhus, Horsens, Kolding, Svendborg og Nyborg, betalte før Krigen Kr. 2,040.— i Skibsafgifter, men maa nu betale Kr. 6,000.— eller næsten 3 Gange saa meget; og selv Hr. Borgmester Kragh maa vist indrømme, at saadanne Tal — navnlig under de herskende Valutaforhold, hvor alle bør være interesseret i, saa hurtigt som muligt at bringe Udgifterne ned — danner et udmærket Grundlag for Søfartens Krav om Nedsættelse af Havnetaksterne i Provinshavne, og at det under alle Omstændigheder maa anses for meget betænkeligt at fastsætte saadanne Takster for en ny 5-aarig Periode.»

Borgmester Kragh føler sig noget irriteret over, at man vedbliver at diskutere

de dyre Havnetakster efter at Regeringen har meddelt, at den vil godkende de af Provinshavnene ønskede Takster. Vi er slet ikke enige med Borgmesteren heri. Som vi fremhævede i vort sidste Nummer, forekommer det os i allerhøjeste Grad ubetimeligt, at disse Takster fastslægges for en Femaarsperiode, navnlig paa dette kritiske Tidspunkt, hvor hele Landets økonomiske Liv saa at sige er i Smeltediglen. Gud bevares, der er en Lov, der siger, at disse Takster fastlægges for fem Aar ad Gangen. Men de Forudsætninger, hvorunder den Lov blev givet eksisterer ikke i Dag. Ingen, bortset fra en enkelt Nationaløkonom, har forudset, eller har kunnet forudse, at vor Krone pludselig og ganske umotiveret gav sig til at stige uden en tilsvarende indre Bedring af dens Værd. Vi lever i Øjeblikket under ekstraordinære Tilstande, og de kræver ekstraordinære Forholdsregler. Den paagældende Lov

er jo ikke en Krystallisering af nogen politisk Ide eller Princip, saa lad os ændre den, naar den ikke passer mere. Iøvrigt vil vi hævde, at selv i dens nuværende Ordlyd er Loven blevet misforstaaet af de Mænd, der er sat til at fortolke den. Den Ret, som Loven giver Trafikministeren til at fastlægge Havnetaksterne for en bestemt Periode, blev naturligvis givet ham, fordi han derved havde Magt til at forhindre en Udbygning af Samfundet, ikke for at assistere den. Hvis det ikke er Lovens Aand, saa er Loven gal, og lad os saa faa den ændret. Lad Ministeren, hvis han af den ene eller anden Grund mener det formaalstjenligt at forny Havnetaksterne førend vi har set det ny Pristal, forny den til 1. April 1926, som vi foreslog i vort sidste Nummer, men at forny den for en saa lang Periode som fem Aar er ganske utilgiveligt og ganske ufor-svarligt.

### HAVNETAKSTERNE PAA EN ANDEN MAADE

Da Sammenslutningen af danske Provinshavne fandt Sted for en Del Aar siden, fik Skibsfarten og Publikum i al Almindelig-

### DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS NY FORMAND



DIREKTØR A. O. ANDERSEN,

Lederen af Det Forenede Dampskibs Selskab, som ved Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling igaar valgtes til Formand i Stedet for Skibsreder Chr. Sass, der af Helbredshensyn havde ønsket sig fritaget for sit ansvarfulde Hverv. — Direktør A. O. Andersen er en af dansk Skibsfarts mest afholdte Mænd. Hans myndige Personlighed, ukuelige Energi og glimrende Forhandlingsevner gør ham særlig velskikket til dette Tillidshverv.



hed den Opfattelse, at Sammenslutningen blev til for at udarbejde og opretholde ensartede Skibs- og Vareafgifter for Besejlingen af de danske Havne.

Denne Opfattelse er yderligere blevet bestyrket ved, at trods Vedtagelser i Byraadene og Henvendelser fra Skibsfarten og Erhvervene om Nedsættelse af Skibs- og Vareafgifter i de enkelte Havne, er disse blevet mødt med bestemt Afslag fra Sammenslutningen, og i Reglen med den Motivering, at man ønskede at forhindre en indbyrdes skadelig Konkurrence imellem Havnene igennem afvigende Takster. Man fik derved det Indtryk, at Skibs- og Vareafgifterne var ensartede i alle Havne udenfor København. Men dette er ikke saa. Tværtimod. Det synes som om meget faa af Provinshavnene Takster er ensartede, for slet ikke at tale om ens. Man bedes lægge Mærke til hosstaaende Sammenligning af Havnetaksterne i Korsør og Nakskov, som en af *Dansk Søfarts Tidende's* Venner har udarbejdet. Den kræver i og for sig ikke megen Kommentar, for den udviser en rent ud sagt forbløffende Uensartethed imellem de paagældende Byers Havneafgifter. Korsør Havn har saaledes gennemgaaende fra 20 til 33 Procent højere Skibsafgifter — hvad der i Parantes bemærket er ganske meningsløst; Forholdet burde snarere være omvendt, fordi Korsør Havn, som bekendt, ligger ved Store Belt og har en forholdsvis kort gravet Rende, medens Nakskov har maattet grave Rende paa godt og vel en Mils Længde, hvortil kommer Afmærkningsbøjer i et Antal af ca. 200. Korsør Havn skulde, hvis den iøvrigt administreres lige saa økonomisk som Nakskov formentlig bliver det, have Betingelser for at være billigere end Nakskov. Den burde ogsaa være det, blandt andet af den Grund, at der ved Korsør findes Tvangslods, som virker generende og fordyrende for alle mindre Skibe, medens der ved Nakskov med dens langt vanskeligere Besejling ikke findes noget Tvangslodseri.

Jo mere Indblik man faar i de forskellige Havnes Administration, desto mindre forstaar man Trafikminister *Friis-Skottes* Holdning i denne Sag. Det er os en fuldkommen Gaade, hvordan han kan gaa med til en femaarig Ordning, der bl. a. forbyder de Havne, der — som f. Eks. Aarhus og Aalborg — selv ønsker at nedsætte deres Takster til et sømmeligt Niveau, at gøre dette.

#### NORGE FORAN NEDSKÆRINGER

I de sidste Uger har vi med talende Tal vist, at Danmark er det Land i Evropa, der har de højeste Hyrer. Disse er mere end dobbelt saa høje som Tysklands og Belgiens, betydeligt højere end Englands, medens de norske og svenske Besætninger og Officerer »kun« oppebærer en Hyre, der svarer til to Trediedele af den danske. Selv om de norske Hyrer altsaa ikke er nær saa høje som de danske, er de dog saa høje, at de umuliggør norsk Skibsfart med Fortjeneste. Og paa et Møde i Fredags vedtog Oslo Rederiforening da ogsaa følgende Resolution:

»Oslo Rederiforening anmoder Norges Rederforbund om at opsigte de nugældende Tarif-Aftaler med Sømandsorganisationerne efterhaanden som disse udløber«.

Formanden, Skibsreder *D. Paust*, udtalte forøvrigt ved denne Lejlighed, at Tiderne var alvorlige, og at de krævede »al vor Dygtighed, al vor Udholdenhed og Energi, og selv ved Udfoldelse af alle disse Egenskaber viser Resultatet af vore Bestræbelser sig altfor ofte i yderst nedslaaende Tal«.

Foruden den almindelige Nedgang paa Fragtmarkedet — en Nedgang, som vel er blevet langt værre end de fleste af os har ventet — har vi ogsaa haft et Fald paa udenlandsk Valuta, fortsatte *Hr. Paust*, og da vi oppebærer den alt overvejende Del af vore Fragtindtægter heri, har dette Fald helt endevendt vore Fragtkalkulationer og bragt skæbnesvangre

Forstyrrelser ind i vore finansielle Dispositioner. *Hr. Paust* illustrerede sine pessimistiske Betragtninger med Tal, der viste, at blot paa en Hjemtur fra Australien til Europa havde hans Selskab haft et Kurstab paa 68,204 Kr. fra Rejsens Begyndelse og indtil Fragtbeløbet indgik. Det var af vital Nødvendighed, hævdede *Hr. Paust*, at faa den Del af Skibsfartens Budget, som erlægges i norske Kroner, bragt ned i Forhold til Kronekursens Stigning. Han var klar over, at dette ikke var nogen let Opgave, men da man ikke kan vente nogen nævneværdig Stigning af det almindelige Fragtmarked, var der ingen Vej udenom.

#### PRØVETUR OG OPLÆGNING

Fragtdamperen »Aarø« foretog for et Par Dage siden Prøvetur i Sundet. Den tilhører Dampskibsselskabet »Heimdal« (Rederiet Martin Carl) og er bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er Søsterskib til samme Selskabs to sidste Nybygninger, »Martin Carl« og »Manø«, som begge ligeledes er bygget ved Helsingørs Skibsværft, er 248' 0" langt, 38' 0" bredt og 17' 6" dybt. Det er bygget af Staal til British Lloyds højeste Klasse. Maskinen er en Triple Expansions Dampmaskine med Overfladekondensation paa ca. 750 I.H.K. Kedlerne er forsynet med Wilh. Schmidts Overhedere.

Efter den vellykkede Prøvetur gik Skibet tilbage til Helsingør, hvor det nu lægges op til bedre Tider. For en ganske overfladisk Iagttager maa det se ejendommeligt ud, at et Rederi bygger Skib, prøver det og konstaterer, at det er et ganske fortræffeligt Skib, for derefter at lægge det op og ikke bruge det. Det er saare ejendommeligt og saare trist. Men der er desværre ikke andet at gøre. Som Forholdene er paa Fragtmarkedet — og der er ingen Udsigt, desværre, til Bedring — er det i Øjeblikket umuligt at faa Tingene til at balancere, naar vi her i Danmark skal betale saa meget højere Hyre end i noget andet Land i Evropa.



#### AARSMØDE I SVERIGES REDERFORENING

Ved Sveriges Rederforenings ordinære Aarsmøde i Fredags genvalgtes til Medlemmer af Bestyrelsen Direktør *Gunnar Carlsson*, Göteborg, Konsul *B. Ingelsson*, Helsingborg, Konsul *Fritz Sternhagen*, Göteborg, Kommandør *Hans Ericson*, Stockholm, Konsul *E. A. Enhörning*, Sundsvall, og Direktør *K. V. Mellin*, Stockholm. I Stedet for Skibsreder *Dan Broström*, der er afgaaet ved Døden i Aarets Løb, valgtes Kaptajn *G. Janson*, Göteborg. Samtlige Suppleanter genvalgtes.

Foreningens administrerende Direktør, Kaptajn *O. A. Nordborg*, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed.

Umiddelbart efter Aarsmødet afholdtes et Bestyrelsesmøde, paa hvilket Direktør *Gunnar Carlsson* valgtes til Formand og Kommandør *Hans Ericson* til Næstformand.

Til Medlemmer af de skandinaviske Rederforeningers Fællesudvalg valgtes Direktør *Gunnar Carlsson*, Kommandør *Hans Ericson*, Konsul *F. Sternhagen* og Kaptajn *O. A. Nordborg*, og til Delegerede i »The General Council of the International Shipping Federation« valgtes *Gunnar Carlsson* og *Hans Ericson*, og som Suppleanter *F. Sternhagen* og *O. A. Nordborg*.

## SKIBS- OG VAREAFGIFTER I NAKSKOV OG KORSØR

EN INTERESSANT SAMMENLIGNING MELLEM HAVNENE

## I NAKSKOV OG KORSØR

Pos.	Skibsafgift.	i Nakskov				i Korsør			
		Øre	Øre	pCt.	pCt.	Øre	Øre	pCt.	pCt.
a.	Sejlsk., Lægtene, Pramme:								
	Indenbys.....N. Reg. Ton	10	12	20					
	Udenbys.....	—	20	24					
b.	Sejlskibe m. Hjælpekrue:								
	Indenbys.....	—	15	16					
	Udenbys.....	—	25	32					
c.	Dampskibe:								
	Indenbys.....	—	20	20					
	Udenbys.....	—	30	40					33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
<b>Vareafgift.</b>									
1.	Affald.....	100 kg.	20	10	100				
2.	Alun, Glaubersalt, Lud, Potaske, Salpeter, Soda etc. ....	—	20	15	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
3.	Asfalt etc. ....	—	20	15	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
4.	Bomuld, raa.....	—	20	25	25				
5.	Papirmasse.....	—	20	10	100				
6.	Cement.....	—	10	8	25				
	Arbejder af Cement...	—	15	8	90				
7.	Sprit.....	—	40	40					
	Øl.....	—	20	20					
	Vin.....	—	40	40					
8.	Dyr:								
	Heste.....	Stk.	200	200					
	Hornkvæg.....	—	100	100					
	Faar, Svin og Grise...	—	20	25	25				
	Pattegrise i Kasser...	100 kg.	100	50	100				
	Fugle.....	Stk.	5	3					
	Andre Dyr.....	—	50	25	100				
9.	Eddike.....	100 kg.	40	20	100				
	Eddikesyre.....	—	60	30	100				
10.	Farvevarer.....	—	40	30	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
11.	Fedevarer.....	—	30	35	16				
12.	Fedt til tekn. Brug og Fedtstoffer til Margarinefabrikation.....	—	20	25	25				
13.	Flyttegods.....	—	10	30	200				
14.	Foderstoffer.....	—	8	8					
15.	Frugter, ferske.....	—	10	25	150				
	— syltede.....	—	20	35	75				
16.	Fisk, ferske.....	—	15	50	230				
	— tørret, salt, eller røget.....	—	20	50	150				
	Skaldyr, Hummer og Rejer.....	—	40	100	150				
17.	Garvestoffer.....	—	10	10					
	Ekstrakter og Syre...	—	40	30	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
18.	Glas.....	—	30	30					
19.	Gødningsstoffer.....	—	8	8					
20.	Have- og Markprodukter.....	—	10	10					
21.	Huder og Skind:								
	Vaade.....	—	20	30	50				
	tørre.....	—	30	50	66 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>				
	Garvede.....	—	40	75	88				
22.	Humle.....	—	30	35	17				
23.	Jord, Ler og Sten:								
	Grus, Sand og Singelsten.....	m <sup>3</sup>	15	15					
	Til Ballast.....	1000 kg.	frit	10	100				
	Brosten.....	m <sup>2</sup>	30	25	20				
	—.....	m <sup>3</sup>	150	110	36				
	Chaussesten.....	m <sup>2</sup>	15	10	50				
	—.....	m <sup>3</sup>	150	100	50				
	Tagskifer.....	100 kg.	10	18	80				
24.	Is.....	1000 kg.	40	50	25				
25.	Kaffe, raa.....	100 kg.	20	30	50				
26.	Kakaobønner.....	—	20	50	150				
27.	Klude og gam. Tovværk.....	—	20	20					
28.	Konserves, undtagen kondenseret Mælk o. Fløde.....	—	40	35	14				
29.	Kork.....	—	30	40	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
30.	Kornvarer:								
	Uformalet.....	—	8	5	60				
	Formalet.....	—	10	20	100				
	Frø til Udsæd.....	—	12	20	75				
31.	Krudt etc. ....	—	100	100					
32.	Kul, Briketter.....	—	8	5	60				
	Koks og Cinders.....	—	8	10	25				
	Trækul.....	—	10	10					
33.	Kød, fersk.....	—	10	20	100				
	— saltet.....	—	20	30	50				
34.	Maskiner:								
	Dampmaskiner og Motorer.....	—	20	50	150				
	Lokomobiler og Tærskværker.....	—	20	50	150				
	Andre Landbrugsmaskiner.....	—	30	50	67				
	Alle andre Maskiner..	—	40	50	25				
35.	Metaller:								
	Raa i Klumper.....	—	12	10	20				
	Grovt Arbejde.....	—	20	20					
	Forarbejdet, nærmere specificeret.....	—	30	40	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
36.	Mælk og Fløde, saavel frisk som steriliseret..	—	20	10	100				
37.	Olier:								
	Petroleum og Affald..	—	20	20					
	Alle andre Olier.....	—	30	20	50				
38.	Pakningsgenstande.....	—	10	10					
39.	Pap.....	—	20	50	150				
40.	Salt, raffineret.....	—	8	10	25				
	Andet Stensalt.....	—	4	5	25				
41.	Sejldug og Linoleum...	—	40	50	25				
42.	Simer (Halmvarer)....	—	20	50	150				
43.	Smør.....	—	20	40	100				
	Margarine.....	—	20	40	100				
44.	Sukker, Sirup o. Roesaft:								
	Sukker.....	—	16	25	55				
	Sirup.....	—	16	20	25				
	Roesaft.....	—	16	20	25				
45.	Sukkerroer.....	—	2	8	300				
46.	Syrer, flydende.....	—	20	30	50				
47.	Sæbe etc. ....	—	20	25	25				
48.	Tagpap.....	—	20	25	25				
49.	Teglværksfrembringelser:								
	Drænrør o. Mursten etc.	—	4	2 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	60				
	Glasserede.....	—	15	10	50				
	Pottemagerarbejde...	—	20	10	100				
50.	Tjære.....	—	15	15					
51.	Tobak.....	—	30	50	67				
52.	Tovværk.....	—	30	40	33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>				
53.	Træ:								
	Brænde og Splitved..	m <sup>3</sup>	25	40	60				
	1. Tømmer og Brædder.....	—	75	90	20				
	2. Høvlet.....	—	60	100	67				
	3. Groft forarbejdet..	100 kg.	20	25	25				
	4. Baade.....	—	30	50	67				
54.	Tørv.....	—	5	15	200				
55.	Vogne:								
	Til Sporveje.....	Stk.	—	60	50	20			
	Tendere.....	—	20	25	25				
	Godsvogne.....	—	12	15	25				
	Grusvogne.....	—	4	10	150				
	Draisiner.....	—	2	5	150				
	Tipvogne.....	—	2	2					
	Trollier.....	—	2	2					
	Til Hestekraft:								
	Aabne.....	—	2	4	100				
	Lukkede.....	—	4	8	100				
	Blokvogne og Omnibusser.....	—	6	10	67				
	Kaner og Slæder...	—	2	5	150				
	Motorkøretøjer.....	100 kg.	Øre	Øre	Øre				
	Cycler.....	Stk.	25	75	200				
56.	Æg.....	100 kg.	40	50	25				
57.	Alle andre Varer.....	—	50	75	50				
58.	Uangivet Indhold.....	—	50	75	50				

## GENSIDIG ANERKENDELSE AF FINSKE OG DANSKE SKIBES MAALINGSDOKUMENTER

Under 4. Juni 1925 er der mellem den danske og den finske Regering sluttet følgende Overenskomst affattet paa dansk, finsk og svensk:

*Art. 1.* Finsk Skib, forsynet med nationalt »Måtbrev«, maa ikke i danske Havne, og dansk Skib, forsynet med nationalt Maalingsdokument, maa ikke i finske Havne underkastes fuldstændig Ommaaling til Bestemmelse af Skibets Tonnage, saafremt ikke Skibets Ejer eller Fører anholder derom.

Skibe, som ikke er forsynede med nævnte Maalingsdokumenter, skal underkastes Maaling i Henhold til Bestemmelserne i det Land, hvor Skibsafgifterne skal udredes.

*Art. 2.* Da de finske og danske Maalingsregler ikke er i fuldstændig Overensstemmelse med hinanden, skal den afgiftspligtige Tonnage bestemmes ved partiel Ommaaling i Henhold til nedenstaaende Bestemmelser.

### I. Danske Damp- og Motorskibe (maskindrevne Skibe).

Saadanne Skibe, som er forsynede med ovennævnte Maalingsdokumenter, skal i finske Havne være fritagne for partiel Ommaaling eller Omregning.

Findes i saadanne Skibe Rum — saasom Rum med Tonnageaabning, Shelterdæksrum, Hytte og lign. — hvilke ikke er medindbefattede i Brutto Tonnagen, men som i Henhold til de finske Skibsmaalingsregler skal indbefattes i denne, bør saadanne Rum ommaales og tillægges nævnte Tonnage; dog vil, saafremt de omhandlede Rums Tonnage findes angivet i det nationale Maalingsdokument, alene en Omregning for disse Rums Vedkommende være at foretage.

Maskinrumsfradragets Størrelse sættes lig med 32 pCt. af Skibets Brutto Tonnage (finsk Maaling), saafremt de til Maskinrumsfradraget hørende Rums sammenlagte Tonnage er over 13 pCt., men under 20 pCt. af Skibets Brutto Tonnage, i modsat Tilfælde sættes det lig Tonnagen af de til Maskinrumsfradraget hørende Rum + 75 pCt. af denne Tonnage. Maskinrumsfradraget maa dog i intet Tilfælde overstige 55 pCt. af den Tonnage, der bliver til Rest, efter at der i Brutto Tonnagen er fradraget Tonnagen af de fradragberettigede Rum med Undtagelse af de i Maskinrumsfradraget indbefattede Rum.

De Afgifter, der udredes paa Basis af Netto Tonnagen, skal for de i det første Stykke omhandlede Skibe beregnes efter den i det nationale Maalingsdokument angivne afgiftspligtige Tonnage og for øvrige Skibes Vedkommende efter den Tonnage, som fremkommer ved ovenanførte Ommaaling eller Omregning.

### II. Finske Damp- og Motorskibe (maskindrevne Skibe).

Saadanne Skibe, som er forsynede med nationalt »Måtbrev«, skal i danske Havne være fritagne for partiel Ommaaling eller Omregning.

Findes i saadanne Skibe Rum, som i Henhold til de danske Skibsmaalingsregler skal indbefattes i Skibets Brutto Tonnage, men efter de finske Skibsmaalingsregler ikke behøver at medindbefattes heri, bør saadant Rum opmaales og tillægges nævnte Tonnage, dog saaledes, at saafremt de omhandlede Rums Tonnage findes angivet i det nationale »Måtbrev«, skal alene Omregning med Hensyn til disse Rum finde Sted.

De Afgifter, der udredes paa Basis af Netto Tonnagen, skal for de i det første Stykke omhandlede Skibe beregnes efter den i det nationale »Måtbrev« angivne afgiftspligtige Tonnage og for øvrige Skibes Vedkommende efter den Tonnage, som fremkommer ved ovenanførte Ommaaling eller Omregning.

### III. Sejlskibe.

Saadanne Skibe, som er forsynede med nationale Maalingsdokumenter eller nationalt »Måtbrev«, skal ikke underkastes partiel Ommaaling eller Omregning.

De Afgifter, der udredes paa Basis af Netto Tonnagen, skal beregnes efter den i det nationale Maalingsdokument angivne afgiftspligtige Netto Tonnage.

*Art. 3.* Den i Artikel 2 omhandlede partielle Ommaaling for Beregning af Fradrag eller Tillæg gælder kun for saadanne Rum, for hvilke de danske og finske Maalingsbestemmelser ikke indbyrdes er overensstemmende.

Betaling for fuldstændig Maaling, partiel Ommaaling eller Omregning skal beregnes efter de Bestemmelser, som for saadan Maaling eller Omregning gælder i det Land, hvor Maalingen eller Omregningen finder Sted.

*Art. 4.* Forsaavidt det ved partiel Ommaaling eller Omregning viser sig, at Angivelse af Tonnagen af visse Rum ikke forefindes i Maalingsdokumentet eller »Måtbrevet«, eller at Maalingen heraf ikke er sket i Overensstemmelse med gældende Maalingsbestemmelser, bør umiddelbar Rettelse ske ved Bestemmelse af den afgiftspligtige Tonnage, og Anmeldelse herom snarest muligt foretages, for dansk Skib til »Sjøfartsstyrelsens fartysbyrå« i Finland og for finsk Skib til Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i Danmark.

*Art. 5.* Paa Begæring af et Skibs Ejer eller Fører kan saavel fuldstændig Maaling som partiel Ommaaling eller Omregning uden Hensyn til Bestemmelserne i denne Overenskomst finde Sted; Betalingen herfor skal da udredes af Ejer eller Fører.

*Art. 6.* Denne Overenskomst skal træde i Kraft 3 Maaneder efter, at den er undertegnet og kan af begge Regeringer opsiges med 12 Maaneders Varsel.

Til Bekræftelse heraf har Undertegnede, dertil behørigt befuldmægtiget, undertegnet denne Overenskomst og forsynet den med deres Segl.

Udfærdiget i Helsingfors i to Eksemplarer paa Dansk, Finsk og Svensk, den 4. Juni 1925.

F. Lerche  
L. S.

K. G. Idman  
L. S.

## BEREGNINGEN AF FYR- OG LASTEPENGE I NORGE

Norges Rederforbund har efter hvad N. H. & S. T. erfarer taget Afhære i Spørgsmaalet om de højere Fyr- og Lastepenge, som nu opkræves. Forbundet har skrevet til Ruterederierne og anmodet om at faa opgivne Afgifterne før og efter 1. Juli i Aar.

Et Rederi meddeler at Forhøjelsen drejer sig om 40 pCt.

Undersøger man Regeringens Proposition »om Toldafgifter fra 1. Juli 1925« finder man i Præmisserne ikke med et Ord berørt den nye Beregningsmaade for Erlæggelse af Fyr- og Lastepenge. De nye Beregningsregler er kun indført i Toldtariffens § 10. Man maa studse over at en saa gennemgribende Reform ikke omtales med et Ord i Propositionen og heller ikke blev omtalt under Tolddebatten i Stortinget.

Forklaring paa det sidstnævnte Forhold kan vel være, at Stortingets Medlemmer paa Grund af manglende Omtale i Forslaget ikke har været opmærksom paa Forandringen.

Men hvor findes saa denne omtalt? Jo, undersøger man paa højeste Sted faar man Besked om, at i den Proposition til samlet Toldtarifrevision, som Berges Regering fremsatte, findes den nu i Kraft værende Beregningsmaade meget udførligt omtalt.

## BJERGNING AF 20 MILLIONER I GULD OG SØLV

Peninsular & Oriental Damperen »Egypt« sank i sin Tid udfor Ushant efter Kollision med den franske Damper »Seine«. Den britiske Damper havde om Bord et betydeligt Beløb, nemlig £1,089,000, hvoraf £839,000 var i Guld og £250,000 i Sølv, der alle gik ned med Skibet. Det lykkedes for et Par Aar siden et svensk Bjergningsselskab at finde Vraget, og der er nu bleven sluttet Kontrakt med et fransk Selskab, »L'Union d'Entreprise Sous-Marines« om Bjergning af Pengene. Det menes nemlig, at et fransk Firma, der har sin Basis i Nærheden af det Sted, hvor Vraget ligger, har størst Chance for at gennemføre Foretagendet med Held.

Ved Bjergningen tænkes anvendt et Dykker-Apparat konstrueret af Firmaet Neufeldt & Kuhnke, Kiel, ved Hjælp af hvilket en Dykker skal kunne arbejde paa Dybder af indtil 500 Fod, hvilket er en større Dybde end den, paa hvilken »Egypt« menes at ligge, 64 Favne.

Arbejdet vil blive paabegyndt til Foraaret med Brest som Basis. Det frembyder selvfølgelig mange Vanskeligheder, blandt hvilke Havstrømmene og daarlige Vejr maaske ikke vil være de mindste, men man haaber dog, at det sluttelig vil lykkes at hæve den sunkne Skat.



## R U T E T R A F I K K E N J A P A N — S A N F R A N C I S C O

Den aarlige Støtte paa 600,000 Yen, som den japan-ske Regering yder Toyo Kisen Kaisha for Opretholdelsen af Stillehavsruterne, vil efter al Sandsynlighed blive trukket tilbage, naar den nuværende Overenskomst udløber i Slutningen af næste Aar. Samtlige Selskabets Baade paa Ruten til San Francisco er over 15 Aar gamle, og navnlig i en Depressions- og Stilsstands-Periode finder Regeringen det ikke nødvendigt at yde nogen videre Støtte.

Toyo Kisen Kaisha har modtaget Subsidier til et

Beløb af 1 Million Yen aarligt, men Selskabet har haft store Tab i de sidste Aar. Tabet i Fjor udgjorde 4,790,000 Yen, og for første Kvartal i Aar meldes om et yderligere Tab paa 2,500,000 Yen. Rederiet ejer ialt 18 Skibe med en samlet Tonnage af 200,000 Tons. Ruterne paa Stillehavet er altid blevet anset for at være af stor Betydning for Landet i det hele, og da Baadene paa disse Ruter er stærkt forældede, mener Myndighederne, at en Fornyelse og Forbedring af Materiellet vil være nødvendig.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 29. September 1925.

O m end Raterne i den forløbne Uge har svinget op og ned, og for flere af de ledende Markeders Vedkommende sluttede med en lille Reduktion, har der i flere af de sidstnævnte Markeder været en tydelig Aktivitet og — nøjsomme som Rederierne efterhaanden maa blive — er dette allerede store Ting.

Montreal er sikkert det Marked, som for en stor Del af Rederne er af størst Interesse i Øjeblikket; i det mindste har Tonnagetilbudet herfra været stort, i Særdeleshed af ballastgaaende Skibe. Befragtningerne herfra har været talrige i den forløbne Uge, men Gennemsnitsraten har ikke desto mindre været kun 14 Cents til Hamburg/Antwerpen Range imod sidste Uges 14½ Cents, og ca. 18½ Cents ultimo September 1924. Endog for November-Afskibning er der sluttet til Dagsraten med 20/11 Annullering.

Northern Range kan endelig opvise en Bedring af Raterne, idet der er betalt 12 Cents for 6,500 Tonner til Antwerpen/Hamburg Range imod tidligere kun 10½/11 Cents.

Ogsaa Cuba møder med en lille Bedring, og der har været livlig Efterspørgsel efter Tonnage, specielt paa timecharter-Basis.

La Plata er nærmest hverken det ene eller det andet, men de sidst betalte Rater er dog opretholdt, navnlig for prompt Tonnage, som der synes at have været nogen Mangel paa, og for »up river« Lastning betales forholdsvis mindre Baad 15/3d. imod sidste Uges 15/-.

Australien har igen betalt de snart konstante 43/9d. fra de sydlige Distrikter for December/Januar Aftagning, og en Ubetydelighed mindre for senere Lastning; en lille Forbedring i Raten bragte Ugen ogsaa for Sydafrikas Vedkommende, idet der herfra igen er opnaaet 21/6d., Basis 1 Lossehavn Continentet. Dette Marked er dog nærmest livløst, hovedsagelig paa Grund af Redernes Tilbageholdenhed.

Østen gjorde sig særlig bemærket ved en betydelig Mængde Afslutninger fra Vladivostok til forbedrede Rater, medens derimod Indien ved Afslutninger som f. Eks. Bombay eller Karachi til U.K./Cont. til 23/- pr. Oktober var svagere og 1/- lavere end sidst. Til Erstatning lagde Mauritius ½ shilling paa Sukkerraten, idet bl. a. en 7,000 Tonner sluttedes til 24/- og 25/-, henholdsvis 1 eller 2 britiske Havne.

Sortehavet var til en Begyndelse fast omkring ca. 13/6d. til Continentet med 6d. ekstra for United Kingdom. Trods et stærkt stigende Antal Afslutninger gik Raten dog senere 6d. ned, og Befragtningerne fortsattes i Øjeblikket til 13/- Basis.

Den ualmindelig gode europæiske Høst vil antagelig længe gøre sig gældende med Hensyn til Importen fra de oversøiske Pladser, navnlig dersom Kvaliteten staar Maal med Kvantiteten.

Af bemærkelsesværdigt bragte Ugen endvidere ret betydelige Afslutninger for Kul fra Rotterdam til Middelhavshavne, navnlig Italien, og sidst — men ikke mindst — en enkelt Befragtning for russiske Kul fra Sortehavet til Frankrig. Kan man tro de russiske Be-

retninger, vil denne Afslutning sikkert blive efterfulgt af mange andre, idet store Lagre er for Haanden og Russerne besluttet paa at konkurrere med saavel England som Tyskland.

## TRÆLASTMARKEDET

Herfra bliver der næppe nogen Trøst at hente iaar udover den beskedne Profit, enkelte Redere kan skaffe sig ved med en Baad i passende Position i den ellefte Time at tage en Ladning til U.K. med fuld Dækslast, eller efterhaanden som de nordligere Pladser til sin Tid trues med at lukkes at løbe en vis Risiko mod en forbedret Rate.

Der er allerede sluttet enkelte Ladninger til U.K. med lille Dækslast, og til lave Rater, bl. a. 1,000 Std. Leningrad/Leith, 40/-.

For prompt og senere Lastning sluttedes i Ugens Løb kun et Faatal Baade fra Østersøen, og nye Ordre kommer kun sparsomt frem. Dette skyldes sikkert mere Taktik fra Befragternes Side, end egentlig Mangel paa Ladninger.

Af Afslutninger fra Østersøen anføres:

Uleåborg-West Hartlepool, 1,200 Std. DBB 35/6d., fri Losning; Kasko-London, ca. 900 Std. DBB, 41/-; Lowisa-Immingham, ca. 400 Std. DBB, 42/3d.; Kotka-Wisbech, ca. 475 Std. DBB, 42/6d.; 1 Plads Midtfinland-ECCP, flere 800 Favne Baade à 42/6d.; Hernösand-Aberdeen, ca. 600 Std. DBB, 40/- (nyt Scanfin); Hernösand-Fraserburgh, 400 Std. DBB, 55/-; Örnsköldsvik-Newport, 310 Std. DBB, 60/-; Gefle-Ghent, ca. 475 Std. Boards 39/-; Hernösand-West Hartlepool, ca. 550 Std. DBB, 45/- (gl. Scanfin); Skellefteå-West Hartlepool, ca. 525 Std. DBB, 46/- (gl. Scanfin); Danzig-Boston 1,200 loads Sleepers, 12/-.

For Hvidehavets Vedkommende er Stillingen uforandret: God Aktivitet og faste Rater.

## KUL, KOKS ETC.

I Ugens Løb er der sluttet en Del Laster til ret faste Rater — bl. a. 3,100 Tyne/Lindholm pier 5/4¼d.; 1,100 Koks Tyne/København, 9/3d.; 900 Tons Humber/København 7/3d.; 1,000 Koks Tynerange/Odense 8/6d.; 2,800 Koks Birkenhead/god dansk 8/-; Manchester Ship Canal/god dansk 8/- for 1,700 Koks. Der er en Mængde Laster i Markedet; men for prompt Afskibning er det vanskeligt at skaffe stem — især fra Forth. 3,000 Tonnere er værd ca. 5/6d. til Provinsen med 500 Losning og 5/3d. til København med 8/1,000 Losning. For 18/2,000 Tonnere betales 6/- 6/3d. og for Smaabade 10/1,200 T. 7/3d. 7/6d. For Londonkoks søges Tonnage i enhver Størrelse baade til København og Provinshavnene, og der betales 8/6d. for 2,000 Koks-tonnere med 500 Losning og 8/9d. 9/- for 13/1,600 Koks-tonnere.

De svenske Rater er stadig uforandrede.

## MIDDELHAVET ETC.

ligger fast for udgaaende Kulbaade, og der er sluttet til sidste Uges Rater. Vi kan nævne: Wales/Genoa range 5,200 T. 7/9d.; 3,000 T. 9/-; Vestitalien 7,000 T. 7/3d.; Oran 2,000 T. 9/6d.; Palermo 2,500 T. 10/3d.; Venedig 6,500 T. 9/7¼d.; Algiers 3,300 T. 8/-; Glasgow/

Barcelona 3,600 T. 11/3d.; Vestitalien 5,800 T. 7/10½d.; Hull/Livorno 3,900 T. 8/9d.

Til *Øerne* betales 8/3d. 8/6d. for »handy size« Baade.

Hjemgaaende er bl. a. sluttet: Huelva/Rotterdam 6,400 T. 5/3d.; Sicilien/Garston 4,400 T. Sulfat 8/3d.; Tunis/Hull 3,000 T. Fosfat 10/-; Bona/Grangemouth 4,800 T. 5/10½d. Fra Alexandria noteres 13/6d. til Bristol Kanal eller København, 12/6d. Hull-Bremen-Hamburg.

*Sortehavet* har bl. a. taget 5,800 Tonner pr. 1/15. Nov. til Continent à 13/- og 5,300 Tonner pr. 12/25. Novbr. 13/3d. Continent, 13/9d. U.K.; 7,000 T. pr. 1/15. Novbr. 12/9d. Continent.

*Donau* er uforandret, 16/- 16/6d. U.K./Cont.

#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Det er stadig smaat med Afslutninger til Canada fra Kulhavne; men det er det hjemgaaende Markeds Skyld. De udgaaende Rater er nemlig alt for lave i Forhold til de forholdsvis daarligere hjemgaaende.

Der er sluttet en 5,000 Tonner Wales/Montreal pr. 14/24. Oktbr. til 6/3d.

Hjemgaaende er som nævnt i Indledningen faldet lidt og af Afslutninger kan nævnes: Fra *Montreal* til Antwerpen-Rotterdam-Hamburg 5,400 T. 14 C., Option Bremen 14½ C.; til Antwerpen el. Rotterdam 25,000 qrs. 2/9d., Option Hamburg 2/10½d.; til Skandinavien er Markedet lidt fastere, og 21 C. er betalt for 4,500 Tonner til tre danske Havne, 22 C. til 3 svenske.

Fra *Philadelphia* sluttedes 32,000 qrs. til Antwerpen-Hamburg range til 12 Cents, og fra *Atlantic Range* ca. 24,000 qrs. til Grækenland 18 C. Fra *Gulfen* blev sluttet nogle større Baade paa Lumpsumbasis til U.K./Cont. — bl. a. 6,000 Tonner til 25,000 Doll. 2 Laste- og 2 Lossepladser. *Cuba* tog nogle enkelte Baade for Sukker — 7,000 Tonner Marseille 17/9d., Okt./Novbr.; 7,000 T. U.K./Cont. 16/-; 4,000 T. U.K./Cont. 16/6d., begge Okt./Novbr.

#### SYDAMERIKA

Af de udgaaende Afslutninger bemærkes: fra Wales til Rio de Janeiro 6,000 T. 14/9d.; 7,700 T. 14/6d.; 6,000 T. 14/6d.; til Montevideo 6,000 T. 16/-; til River Plate »lower ports« 6,000 T. 18/-; Buenos Aires 5,300 T. 18/-, og fra Østkysten betales for 5,000 T. til Buenos Aires 17/3d.

Hjemgaaende sluttedes nogle faa Baade — mest ca. 5,000 Tonnere til U.K./Cont. til Rater omkring 15/- 15/3d. og til spanske Middelhavshavne 16/- een, 17/- to Lossehavne. N. a. San Lorenzo/Hull og/el. Leith 16/6d. een, 17/6d. begge Havne, Option Lastning Santa Fé 1/3d. extra, for 6,200 Tonner med 29. Septbr. Annullering.

Nitrate ports gik lidt ned, idet bl. a. en 7,200 Tonner accepterede 23/- Basis Continent, Option Nordspanien 24/-; fransk Middelhavshavn 25/6d.; Italien-Alexandria el. Adriaterhavet 25/9d., pr. 1/30. Novbr.

#### ØSTEN

Af Afslutninger bemærkes: Vladivostock/Hull-Rotterdam-Hamburg 7,300 T. pr. 1/25. Decbr. 35/-, Option Skandinavien 36/3d., Bønner; og 7,000 Tonner pr. 3/30. Jan. til samme Rater. Mauritius/U.K. 6,700 T. 24/- een, 25/- to Lossehavne pr. 10/25. Okt. Sydaustralien-Victoria-el. Sydney/Middelhavet-U.K.-Cont. 7,000 T. 43/6d. med 31/1 Annullering og 3d. mindre hvis 15/2 Annullering. Bombay-Karachi-Marmagoa/Middelhavet-U.K.-Cont. 7,400 T. 23/- d.w., Oktbr.

#### TIME CHARTER

Der sluttedes adskillige Baade i vestindisk Fart til Rater omkring 1½ Doll. for 3,000 Tonnere.

For en Rundrejse U.S.A./Brasilien og River Plate tog en 8,750 Tonner 90 Cents.

Der søges bl. a. en 9,000 Tonner for 12/15 Mdr., Levering prompt paa Pacifikkysten, og der antydes 3/9d.

## GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGNING OG BUNKER  
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

*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

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS · SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene og  
Rhin-Baade

\*

Telegram-Adresse:  
VELTENÅAR, ROTTERDAM

## B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entrepranører for  
Kornellevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURAAIT« CO., Ltd.  
Korporationen for ædsvorne  
Veje, Maalere og Tællere  
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

## DE SVENSKKE BRUTTOFRAGTER I 1924

Det svenske Kommerskollegium har ladet udarbejde den foreløbig Opgørelse af den svenske Handelsflaades Bruttoindtægt i 1924. Opgørelsen viser, at Handelsflaadens Bruttoindtægter indbefattende Godsfragter, Passager- og Postbefordringsafgifter i 1924 beløb sig til 237.2 Millioner Kroner mod 241.6 Millioner Kroner i 1923, altsaa en Tilbagegang paa 4.4 Millioner Kroner eller 1.8 pCt. Denne Tilbagegang udlignes imidlertid tildels gennem en Stigning i Beløbet af de ved Tidsbefragtning indtjente Penge. Dette androg nemlig i 1924 6.8 Millioner Kroner mod 4 Millioner Kroner i 1923, altsaa en Opgang paa 2.8 Millioner Kroner eller 70 pCt.

Indtægten ved Godsfragter steg fra 218.3 til 218.6 Millioner Kroner, men de øvrige Indtægter viste Nedgang, Postbefordringen dog kun 10,000 Kroner, medens Passagerindtægten faldt med henad 5 Millioner Kroner, hvilket hovedsagelig skyldes Nedgang i Indtægten ved Udenrigsfarten.

196.2 Millioner Kroner af hele Bruttoindtægten skyldes Udenrigsfarten og kun 41 Millioner Indenrigsfarten. De tilsvarende Tal for 1923 var 199.1 og 42.5 Millioner Kroner. Indtægten ved Tidsbefragtning skyldes i endnu højere Grad Udenrigsfart, idet der i 1924 indtjentes 6.4 Millioner i udenrigsk Tidsbefragtning mod 3.6 Millioner i 1923. Tallene for indenrigsk Tidsbefragtning i 1924 og 1923 var henholdsvis 407,000 og 387,000 Kroner.

Bruttoindtægten af Fart fra Sverige til Udlandet udgjorde 70.7 Millioner Kroner mod 72.4 Millioner i 1923; Bruttoindtægten af Fart fra Udlandet til Sverige er steget fra 50.6 Millioner Kroner i 1923 til 51.3 Millioner i 1924, medens Bruttoindtægten af Fart mellem udenrigske Havne er gaaet ned fra 76.1 Million Kroner i 1923 til 74.2 Millioner i 1924.

## FRUGTBEFRAGTNINGERNE FRA SPANIEN

Frugtbefragterne er nu begyndt at forsøge at sikre sig Tonnage for Vintersæsonen, men de Rater, de byder, er endnu lavere end de, der opnaaedes af de fleste Baade i Fjor.

Som Eksempel anfører en Reder i N. H. & S. T., at der for Dampere, der kan tage ca. 100,000 Kbf. bydes £1,150 fra 2-3 spanske Lastehavne til U.K./Cont. med almindeligt Tillæg og Fradrag for de forskellige Lossehavne, hvilket selv i heldigste Tilfælde og med rimelige Ekspeditioner maa bringe Rederne Tab. Minimumsfragten bør efter vedkommende Reders Mening for Baade af den nævnte Størrelse være £1,300/1,250 med bestemt Tid for Lastning — time counting from arrival — og for større eller mindre Baade Fragt i Forhold hertil.

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
<b>W.E. RIPPON</b>	
DAMPSKIBS AGENT	
<b>GENOVA</b>	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: WATKINS A.B.C. 5 <sup>TE</sup> & 6 <sup>TE</sup> UDG.	CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9 <sup>TE</sup> & 10 <sup>TE</sup> UDG.

Det er værd at lægge Mærke til, at Fragtindtægten er faldet for de Landes Vedkommende, med hvilke Sverige staar i livligst Skibsfartsforbindelse. Dette gælder England, De forenede Stater, Frankrig, Danmark, Tyskland, Belgien og Australien. Størst Nedgang viser Fragtindtægten paa De forenede Stater, der er 7 Millioner Kroner mindre. Den iøvrigt mest fremtrædende Forandring gælder Fragterne paa Nederlandene, der er næsten fordoblede og er forøgede med 4.8 Millioner Kroner. Denne Stigning synes foruden paa den forøgede Handelsomsætning med dette Land at bero paa en stærk Stigning i Malmafskibningerne til Tyskland samt Kul- og Koksafskibningerne fra dette Land, der for en stor Del sker over nederlandske Havne.

## Det lave Fragniveau forringer Indtægten.

Ved Bedømmelsen af Forandringerne i den svenske Handelsflaades Bruttoindtægter bør man tage Hensyn til Forholdene for Skibsfarten i de paagældende to Aar. Den svenske direkte Skibsfart paa udenrigske Havne var ifølge den foreløbige Opgørelse noget større i 1924 end i 1923, men Stigningen udgør dog kun 2 pCt. Sveriges Vareomsætning med Udlandet viser imidlertid i 1924 en ret betydelig Opgang i Kvantum, der for Eksportens Vedkommende udgør 9.7 pCt. og for Importens Vedkommende 19.5 pCt., medens hele Vareomsætningen med Udlandet viser en Stigning paa 13.2 pCt. Denne Omsætning er i 1924 i noget højere Grad end i 1923 sket paa svensk Køl.

Resultatet af Sammenligningen mellem de to Aar er altsaa, at Skibsfarten har været omtrent af samme Størrelse i 1924 og 1923. Vareomsætningen har været større, men en Sænkning af Fragniveauet i tilsvarende Forhold har bevirket, at Fragtindtægterne er forblevet omtrent uforandrede.

Hvis Rederne, udtaler Indsenderen, vilde være enige om at kræve højere Fragter og forlange Bestemmelsen — time counting from arrival — indsat, vilde disse Krav utvivlsomt kunne gennemføres.

## En Udtalelse af en engelsk Befragter.

En engelsk Skibsmægler har til Bladets Korrespondent i London udtalt følgende:

Alle Mæglere og Redere, som er interesserede i den spanske Frugtbefragtning, bør være opmærksomme paa den Agitation, som er sat i Gang for at faa forbedret Lastebetingelserne i Spanien. Hvis nogen Bedring skal kunne opnaas, maa imidlertid alle Redere være med paa at binde sig til ikke at acceptere det nuværende Frugtcerteparti med Hensyn til Lastedage paa den spanske Kyst. Den enkelte Reder kommer her ingen Vegne.

En af de største britiske Frugtbefragtere, som jeg har konfereret med, udtaler sin Forbauselse over, at Rederne saa længe har været taalmodige med Hensyn til disse Betingelser. Denne Befragter har fulgt Agitationen for en Bedring meget nøje og udtaler Ønsket om, at Rederne her vilde optræde samlet. Men det ser desværre ikke ud til, at Rederne holder sammen, som de burde. Hvis en Del er enige om at stille sig paa et bestemt Standpunkt, er der andre, i mange Tilfælde Majoriteten, som bryder ud og tager, hvad de kan faa, og dette ved Spanierne desværre.

Dette viser altsaa, at Befragterne selv ønsker at faa de nuværende Betingelser forandret, og det er derfor i enhver Reders Interesse at arbejde paa at faa en samlet Agitation herfor i Gang. Hvis Afskiberne ser, at Rederne staar samlet, og at alle Fragttilbud paa de gamle Betingelser vil blive afvist, kan man være sikker paa, at der snart vil ske en Forandring.



## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

### Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Lørdag en vellykket Prøvetur med Værftets Byggenummer 318, Motorskibet »Mул-сга«, til The Adelaide Steamship Co., Ltd., Adelaide, Syd Australien.

Skibet er bygget til Lloyds Klasse \* 100 A.1. og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

215'-0" × 34'-0" × 15'-6"

og Bæreevnen er ca. 1,500 Tons d.w. Skibsskroget er bygget af Aktieselskabet Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der udvikler 1,000 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

### Nær ved at synke.

En 3-m. tysk Skonnert »Kehtingen« af Hamborg, indkom forleden i Gedser Havn i synkefærdig Tilstand. Vandet var trængt ind gennem Sideportene, som man havde glemt at lukke! Da Skibets Pumper var i Uorden, kunde man ikke pumpe det læns, men maatte søge i Havn.

I Løbet af Formiddagen blev Skonnerten pumpet læns.

### En gammel Skude.

Skipper K. Larsen, Aarhus, har solgt sit Skib, Jagten »De fire Brødre«, for en kontant Sum af 1,800 Kr. Skibet ligger i Fredericia og skal afleveres i Vejle. »De fire Brødre« er et af Danmarks ældste Fartøjer og er bygget i Marstal 1794. Skibet er bygget af Egetræ og maaler 20 Tons Brutto.

### Drivende Vrag observeret.

Dansk Skib »Danmark« rapporterer over Københavns Radio den 24. d. M. Kl. 9,13 Emd.

Drivende Vrag af større kærtret Sejlskib observeret paa 50° 20' N. Brd. 12° 02' Ø. Lgd. Vraget er meget farligt for Sejladsen.

### 10-TIMERS ARBEJDS DAG I KÖNIGSBERG

Rederifirmaet *Holm & Wonsild*, København, har fra en Forbindelse af Firmaet i Königsberg modtaget en Fremstilling af den nu afsluttede Havnestrejkens Forløb og Afslutning, hvori bl. a. udtales: »Vi har ligeledes paany sat igennem, at 10-Timers Arbejdsdagen i Havnen stadig skal gælde«.

### GODKENDELSE AF

#### DANSKE LASTNINGS-BESTEMMELSER

Myndighederne paa New Zealand har, efter hvad Udenrigsministeriet meddeler, truffet Beslutning om, at de danske Lastelinje-Bestemmelser godkendes, saaledes at danske Skibe, der opfylder disse, ikke, naar de henligger i Havne paa New Zealand, skal kunne tilbageholdes eller ikendes Bøde for ikke at have efterkommet Bestemmelserne i »the Shipping and Seamen Act« vedrørende Overlastning.

### Brand i Svenska Lloyd Damperen „Calabria“.

Da Svenska Lloyd Damperen »Calabria« Natten til Søndag var undervejs til Göteborg, opdagedes det, at der var udbrudt Ild i en Ladning Svovl i Agterlasten. Skibets egne Pumper var ikke i Stand til at dæmpe Ilden, men ved Ankomsten til Göteborg kom saavel Brandkorpset dér som en Flodsprøjtet til Hjælp, hvorefter det lykkedes at faa Ilden slukket. Udover Svovl bestod Lasten af Sydfrugter, der blev ødelagt af Vand, Røg og Ild. En Del Kasser med antikke Møbler og Percellain blev ligeledes ødelagt.

### Kristianssands sidste Sejler hugget op.

Sejlskibet »Svarvarnut« (ex »Buland« ex »Empereur Ménélick«), tilhørende A/S Norsk Rutefart (S. O. Stray & Co.), Kristianssand, er solgt til Stavanger for ca. 2,000 Pd. Sterl. Dermed er dette Rederis og Byens sidste Skib af den engang saa store Sejlskibsflaade solgt. »Svarvarnut« er paa 1,938 Brutto Reg. Tons, bygget af Staal i Nantes i 1900. Efter Forlydende skal Skibet hugges op.

### Driften af et Motorskib.

I November 1921 overtog Østasiatisk Kompagni et lille Motorskib »Virginia«, der var bygget paa Nakskov Skibsværft, medens Diesel-Motoren leveredes af Holeby Maskinfabrik. Skibet var bestemt for Kystfart i Vestindien. Selskabet har nylig ladet udarbejde en Beretning om Skibets Virksomhed i den siden da forløbne Tid. Siden Overtagelsen i November 1921 har Skibet gjort 32 Rejser og tilbagelagt ialt 70,286 miles. Dets Gennemsnitshastighed har været 7.45 Knob og Gennemsnitsforbruget 1.55 Tons Olie i Døgnet. Den længste Sejlads, Skibet har foretaget uden Standsning, er fra Santo Domingo til London, 4,412 miles i 621 Timer og med et dagligt Forbrug af 1.50 Tons Olie.

Skibet er forsynet med en 6-cylindret 540 i.H.K. Diesel-Motor, er paa 1,000 Tons, 170 Fod lang og 31 Fod bred.

### METEOROLOGISK INSTITUT

har den 27. September modtaget følgende officielle Meddelelse fra Island:

Isbjerge 7 Kvartmil nordfor Kap Nord.

### LØDSERNES LØNNINGSFORHOLD

Efter den fornylig afholdte ekstraordinære Generalforsamling i Dansk Lodsforening udsendte Bestyrelsen en Stemmeseddel til Medlemmerne. Paa Sedlen var to Spørgsmaal, begge med den Forudsætning, at en Kommission nedsattes, som da enten skulde 1) udarbejde Forslag til Ændring i de gældende Lønbestemmelser, tilsigtende at indføre en garanteret Mindsteløn ved Lodserierne, eller 2) udarbejde Ændringsforslag, tilsigtende at indføre faste Lønninger efter Lønsskala og med Procenttillæg af de indsejlede Lodspenge.

For Spørgsmaal 1) har iflg. *Svb. Amtst.* stemt 70, heraf 10 med Forbehold, og for Spørgsmaal 2) har 48 stemt; 17 har stemt mod en Ændring, og 14 har undladt at stemme.

## 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 28

Filtaler i:

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

## „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

### I FREDERIKSHAVN

provanteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos

**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**

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

**Skibshandel**

## TONNAGEOPHUGNING I JAPAN MED STATSSTØTTE

Efter Forlydende har den japanske Regering fundet det skadeligt for Landets Interesser, at der sejler saa mange gamle Skibe under japansk Flag. Direkte mærkes den høje Alders skadelige Følger paa Forsikringspræmierne, hvilket jo imidlertid kun berører Skibets Reder, men indirekte menes det at ramme hele den japanske Flaade, der bliver bekendt for at bestaa af forholdsvis alt for mange gamle Skibe, og dette har Indflydelse paa Befragtningen og Konkurrencen med de udenlandske Skibe. Den japanske Regering har derfor besluttet at forelægge Parlamentet et Lovforslag om Statsstøtte til Redere, som gaar med til at hugge de af deres Skibe op, som er over 30 Aar gamle.

Af Skibe paa over 30 Aar har Japan ialt ca. 300,000 Tons, hvorfor Ophugningen, hvis den bliver til noget, bliver meget kostbar for Staten, selv om Bidraget pr. Ton bliver lavt. Det er derfor usikkert, om Forslaget bliver vedtaget, eller om det eventuelle Bidrag fra Staten bliver saa stort, at Rederne mener at kunne staa sig ved at hugge op.

Som bekendt har Japanerne i flere Aar hovedsagelig købt brugt europæisk Tonnage og har som Følge af deres smaa Udgifter med Fordel kunnet sejle med Skibe, som ikke svarede Regning for Europæerne. Japan har derfor længe været en god Aftager af brugt europæisk Tonnage, men ogsaa dette vil Regeringen søge at ændre og formaa Rederne til at anskaffe helt ny og første Klasses Skibe, naar de skal udvide eller i det hele anskaffe Tonnage.

## TVANGSAUKTION

### DEN TYSKE DAMPER »HARALD«

sælges ved offentlig Auktion paa *Rotterdams Domhus Mandag den 19. Oktober 1925, Kl. 10 Form.*

Damperen er paa 6.600 Tons d. w., 4107/2617 Registertons, og stikker 23'4", et Dæk og Spar-Dæk. Skibet er bygget i Glasgow 1904. Klassificeret Lloyds \* 100 A. 1. 343'9" x 49'9" x 26'2". Triple Expansion Maskine paa 1600 i. H. K., 3 Kedler, 180 lbs. Tryk, 5274<sup>3</sup> Hede-Overflade.

Kan beses daglig i Rotterdam.

Opraabspris 155.000 Gylden (ca. £ 12.900).

Yderligere Oplysninger gives af:

**JACQ. PIEROT Jr.,**

Edsvoren Mægler for Salg og Køb af Dampere og Skibe.

ROTTERDAM

### NY HAVN I SIBIRIEN

Sovjetmyndighederne i Østsibirien har besluttet at Skabe en ny Havn til Fremme af Eksporten af Produkter fra Amurdistriktet. Den nye Havn skal anlægges i Bugten ved Dekastry og skal sættes i Forbindelse med Amurfloden ved en 15 Verst lang Kanal, der vil løbe gennem Indsøen Kisi.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. SEPTEMBER 1925.

London .....	20,08	Madrid .....	59,90
New York .....	415,75	Amsterdam .....	167,25
Berlin .....	98,80	Stockholm .....	111,50
Paris .....	19,80	Oslo .....	82,00
Antwerpen .....	18,30	Helsingfors .....	10,48
Zürich .....	80,20	Prag .....	12,32
Rom .....	17,05	Wien .....	58,40

## POSITIONSLISTE PR. 28. SEPTEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. København 27.9.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olsen, oplagt i Helsingør.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Bjørknæs 19.9.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dunkirk 27.9.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Preston 23.9. til Archangelsk.  
 s.s. *Alderney*, ank. Brahestad 16.9.  
 s.s. *Alf*, Clausen, pass. Honingsvaag 24.9. paa Rejse til Archangel.  
 s.s. *Alfa*, ank. Valencia 23.9.  
 s.s. *Alfred Hage*, pass. København 26.9.  
 s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Genua 28.9. til Livorno.

s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Antilla 21.9.  
 s.s. *Anna*, pass. Oitavos 26.9. paa Rejse til Cette.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Panama Canal 15.9.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Leningrad 26.9. til Velzen.  
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Nanaimo 25.9.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Barry 24.9. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. New Orleans 24.9.  
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Hongkong 20.9. til Shanghai.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Hook of Holland 25.9. til Rochefort.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Aden 23.9. til Menado.  
 m.s. *Australien*, Møller, ank. Kobe 21.9.  
 m.s. *Avance*, Andrup, ank. Methil 28.9.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. København 26.9. til Hamborg.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Rotterdam 25.9.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 26.9. i Exportfart.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord-København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. *Bergenhus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. København 22.9.  
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Soroka 21.9.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Grangemouth 22.9.  
 s.s. *Bodil*, ank. Horsens 22.9.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Preston 25.9. til Leith.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 16.9.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Haparanda 24.9. til Boulogne.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Great Yarmouth 25.9.  
 s.s. *Brasilien*, ank. Leningrad 22.9.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Caleta Buena 17.9.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. København 27.9. til London.  
 s.s. *Britta*, afg. Garston 26.9. til Husum.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, i vestindisk Timecharter.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Mobile 24.9.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen pass. Ushant 24.9. paa Rejse til Skandinavien.

## 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.

### Vejlet:

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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KUL-ÅFSEJNINGSHAVNE  
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«
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 .....	} »Lambrose«
HULL, Prudential Buildings .....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	
Immingham, Dock Offices .....	} »Grimsbys«

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 &amp; 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" (Forelgn) Grimsby: Central 2073 & 2871  
A.B.C. "Carlbon, Grimsby" Hull: Central 5099 (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

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**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF    Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT    Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY    Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

**ANDREW LEITCH & CO.**

KUL EKSPORTØRER  
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE &amp; GLASGOW    TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE«

GLASGOW

**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

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



s.s. *Carmen*, ank. Raumo 26.9.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Palermo 24.9. til Valencia.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. San Francisco 17.9.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. København 28.9.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Emden 28.9.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Cito*, Jordt, oplagt i København 18.9.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Port Clarence 26.9.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Aden 26.9. til Oran.

## D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Almeria 28.9. til Hamborg.  
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, afg. Grangemouth 26.9. til Wasklot.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov 7.9.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Yxpila 20.9.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Kotka 24.9.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Frederikshavn 25.9.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk 15.9. til København.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Montanese 26.9.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. New York 25.9.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, pass. Cavoliro 25.9. p. R. t. Hamborg.  
 s.s. *Douro*, afg. København 25.9. til Island.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Granton 26.9.  
 s.s. *Ebba*, ank. London 27.9.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Rutrn.  
 s.s. *Egholm*, Tennesen, i Dok i Helsingør siden 22.9.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Gijon 25.9.  
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, afg. København 26.9. til Hamborg.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, pass. Gibraltar 27.9.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. København 26.9.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Honningsvaag 25.9.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aalborg 26.9.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Baltimore 22.9.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Boston 25.9. til Odense.  
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Kemi 23.9. til London.  
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. København 23.7.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Holtenau 23.9. p. R. t. Loctudy.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen ank. Särnæs 25.9.  
 s.s. *Erik Boye*, afg. Kotka 28.9.  
 s.s. *Esbern Snare*, Jørgensen, oplagt i Esbjerg siden 24.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Helsingfors 25.9.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. New York 22.9.  
 s.s. *Expres*, Jørgensen, udlejet til Tropictransport.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Colombo 19.9. til Suez.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 22.9.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Esbjerg 24.9., i Exportfart.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Hamborg 25.9. til Middlesbrough.  
 s.s. *Flora*, Andersen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. Las Palmas 24.9. til Golfen.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Gibraltar 27.9.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Aalborg 20.9.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Trapani 21.9.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Sandvik 25.9. til West Hartlepool.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 26.9.  
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Manzanillo 27.9.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, i Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Seaham 27.9. til København.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Port Talbot 24.9. til Quebec.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Raumo 26.9.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ivigtut 25.9.  
 s.s. *Gerda*, afg. Casablanca 26.9. til Parto Pi.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, ank. Sarpsborg 27.9.  
 s.s. *Gunver*, afg. Napoli 21.9.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Brahestad 28.9.  
 s.s. *Halfdan*, ank. Danzig 28.9.  
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. London 23.9.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norrkøping 27.9.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Burntisland 24.9.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriel*, afg. Bordeaux 26.9. til Nantes.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.

s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, pass. Gibraltar 26.9.  
 s.s. *Helga*, ank. Hangö 27.9.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 26.9. til New York.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, udlejet til Tropictransport. ✓  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Las Palmas 26.9.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Ipswich 19.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Nakskov 27.9.  
 s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. København 25.9.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, pass. Lodingen 22.9.  
 s.s. *Hroar*, Thomsen, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Godthaab 12.9.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Uleåborg 27.9.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Montevideo 26.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. København 25.9. paa Rejse til Trångsund.  
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 26.9. paa Rejse til Alicante.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Houston 10.9. til Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 28.9.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Landberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Björkö 24.9.  
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Perim 20.9.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Newport News 25.9.  
 s.s. *Jenny*, ank. Lybeck 27.9.  
 s.s. *Johanne*, ank. Roumo 24.9.  
 s.s. *Jolantha*, Struive, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. St. Louis du Rhone 27.9.  
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Kotka 24.9.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Nuevitas 23.9.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Penang 26.9. til Colombo.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Memel 26.9.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Zaandam 26.9.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Hull 24.9.  
 s.s. *Karen*, Brink, ank. Tuborg 27.9.  
 s.s. *Karla*, ank. Fowey 24.9.  
 s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 29.8.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 27.9. til København.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Wismar 25.9.  
 s.s. *Kentucky*, afg. Madeira 24.9. til Golfen.  
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Norfolk Va. 24.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Pape, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), ank. Bisland 26.9.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, oplagt i Frederikshavn.  
 s.s. *Koldinghus*, Røholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. San José 22.9.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Archangel 16.9.  
 m.s. *København*, ank. Danzig 6.9.

## L

s.s. *Lars Kruse*, pass. Hanstholm 27.9.  
 s.s. *Lilleborg*, Dan Larsen, ank. Møllersviken 26.9.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, ank. Poole 18.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Newcastle 25.9.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Archangel 23.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 25.9. til Bahia Blanca.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 25.9. til Ghent.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Dunston 9.9. til St. Vincent.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Odense 26.9.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 24.9.  
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Honningsvaag 24.9. paa Rejse til Archangel.  
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, ank. Liverpool 25.9.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, pass. Dungeness 26.9. p. R. t. Hamborg.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bureå 26.9.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Archangel 25.9. til Lodingen for orders.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Sabine 24.9. til Montreal.  
 m.s. *Mexico*, ank. Nakskov 15.5.  
 s.s. *Middelhaven*, Olsen, ank. Archangel 23.9.  
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 22.9.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
 INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
 NEW ORLEANS

MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
**BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG**

**DOMINION  
 SHIPPING COMPANY**  
 (S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*  
*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE:  
 "DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE  
 MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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.

*Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger*

**JONATHAN MAY & SØNNER**

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

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

PHILADELPHIA

MIDDLES-  
BROUGH

TELEFON Nr. 51      TELEGRAM-ADR.: JOYCE, BO'NESS

**JOYCE & CO.**  
*Skibsforsyninger fra Lager og Frilager*  
 8 KINNEIL STREET  
 BO'NESS

BO'NESS

LIGE OVERFOR DOCK-PORTEN

ETABLERET 1875

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL OG KOKS-EKSPORTØRER  
**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
 Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

GOOLE

**BUCHAN & HOGG**

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører  
**GRANGEMOUTH**

GRANGE-  
MOUTH

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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

**T. SHERBURN**

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

SUNDERLAND

NORSK VICEKONSULAT      SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**  
 SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
**BURNTISLAND**

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
 Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
 OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
 Sunderland / England

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

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 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. *Mjølner*, Rasmussen, pass. Gibraltar 25.9. paa Rejse til Island via Troon.  
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

- s.s. *N. F. Høffding*, pass. København 27.9.  
s.s. *Nancy*, ank. Holbæk 27.9.  
s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.  
s.s. *Nautik*, ank. Zwynrecht 25.9.  
s.s. *Neptun*, afg. Falmouth 23.9. til Palma.  
s.s. *Nerma*, pass. Ushant 24.9. p. R. t. Barcelona.  
s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Buenos Aires 22.9.  
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
s.s. *Niobe*, ank. Hull 28.9.  
s.s. *Nordsean*, pass. Ushant 26.9. p. R. t. Barcelona.  
s.s. *Norman Isles*, pass. Konstantinopel 25.9. paa Rejse til Kherson.

## O

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kings Lynn 26.9.  
m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Christensen, ank. Leningrad 23.9.  
s.s. *Olga*, Taft, pass. Emden 27.9.  
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København siden 26.5.  
m.s. *Oregon*, Mühlendorff, afg. Hamborg 26.9. til Avonmouth.  
s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Rotterdam 24.9.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

- s.s. *P. Madsen*, afg. København 26.9.  
s.s. *P. N. Damm*, afg. København 26.9.  
s.s. *Pacific*, Matthiessen, pass. Malta 26.9. p. R. t. Aarhus.  
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Antwerp 26.9.  
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle, N. S. W. 8.9.  
m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pensylvania*, Herskind, ank. København 25.9.  
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. København 25.9.  
s.s. *Palaris*, Holm, ank. Velzen 22.9.  
s.s. *Polly*, Fischer, ank. Port de Bouc 22.9.  
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Archangel 17.9.

## R

- s.s. *Randi*, pass. Holtenau 27.9. p. R. t. Leningrad.  
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Port Swettenham 27.9. til Singapore.  
s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, i København-London Ruten.  
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Almeria 22.9.  
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
s.s. *Romø*, Olesen, i Tørdok i København 25.9.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Skagen 27.9.  
s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. Aalborg 28.9. til Odense.

## S

- s.s. *Saga*, i Dok i København siden 26.9.  
s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 21.9. til Nyborg.  
s.s. *Seine*, afg. La Pallice 26.9. til Havre.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 26.9.  
m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Suez 25.9. til Batavia.  
s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Karlsborg 24.9.  
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aalborg 26.9.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Flores 14.9.  
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Uleåborg 19.9.  
s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Hernøsand 24.9.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Stettin 23.9.  
s.s. *Skinfæse*, Koch, ank. Frederikshavn 22.9.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. København 24.9. til Antwerpen.  
s.s. *Skodsborg*, Bercholt, ank. Sfax 27.9.  
s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Soroko 25.6.

- s.s. *Sleipner*, Hansen, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Smut*, Hansen, afg. London 27.9. til København.  
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Middelfart 25.9.  
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. La Rochelle 14.9.  
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Nassau 22.9.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Teneriffe 26.9.  
s.s. *Stella*, afg. Svartvik 26.9. til Palma.  
s.s. *Svanhild*, Christensen, afg. Montreal 17.9. til Kbhvn.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 27.9.  
s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Antwerp 26.9. til Middelhavet.  
s.s. *Svend Pii*, ank. København 27.9.  
s.s. *Svend*, ank. Middelfart 26.9.  
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Marseilles 21.9.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Vera Cruz 15.9.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *T. M. Werner*, ank. Hernøsand 27.9.  
s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Methil 25.9.  
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 29.9. til Manchester.  
s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. New Orleans 23.9. til Savannah.  
s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, ank. Newcastle 24.9., i Exportfart.  
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Faaborg 24.9.  
s.s. *Tiber*, Sonne, oplagt i København siden 17.9.  
s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København siden 22.9.  
s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, afg. Oporto 24.9. til København.  
m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Pedro 24.9. til Hamborg, via Panama Canal.  
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Java Head 24.9.  
s.s. *Trondhjem*, Ankersø, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Algier 26.9. til Tunis.  
s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 27.9. til København.  
s.s. *Ulla*, Jessen, pass. Brunsbüttel 27.9.  
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. København 25.9.  
s.s. *United States*, Meyer, ank. New York 23.9.  
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 27.9.

## V

- s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Tunis 14.9.  
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Ostende 26.9.  
s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Blyth 26.9. til Helsingfors.  
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Uleåborg 26.9.  
s.s. *Veratyr*, Petersen, afg. Ivigtut 21.9. til København.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. St. John, N. B. 23.9.  
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. København 28.9. til Nakskov.  
s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Jacobsen, afg. Montreal 16.9. til Bremen.

## W

- s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Renholmen 26.9.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Råfsö 27.9.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Jaffa 26.9. til Alexandria.  
s.s. *Yrsa* (D. S. D. F.), Rasmussen, i København-Hamborg Ruten.  
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Ulfvik 25.9. til Sevilla.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Philadelphia 24.9.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Sfax 25.9.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALAbonnement  
i Udlandet Kr. 20,00 pr. AarADMINISTRERENDE 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**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 &amp; 822

**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

**NIC. PEDERSEN**HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

FORLANG TILBUD

Enepræsident for Danmark:

HARRY LEVIN

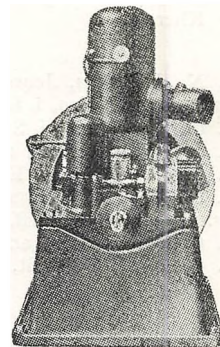
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med  
Certificat, Kompasshætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDRODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9145

Skibsmægler

**KR. KNUDSEN**

Søassurance

KRISTIANSAND, S.  
NORGETelegram-Adresse:  
"NESDUNK"**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**F. V. T. NIELSEN**

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5111, København K · Telf.: Byen 1386α

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

**WIESE & CO., LISSABON**TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

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** 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. 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, 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: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
 Korreponderende 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  
**SHELLEN'S SHIPPING  
 & AGENCY CO. SOC. AN.**

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

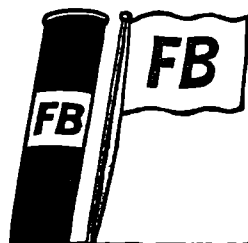
Telegram-Adresser:

Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB  
 Telf. 1243-12443-12843 • Statstlf. 224 • Telegr.,Adr. »Danskfranske  
 LANDMANDSBANKENS ANNEX  
 LAXEGADE 8

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



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 • 13101 • 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043  
 Natlff. 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 · 41

FREDAG 9 · OKTOBER 1925

32 · AARG.

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

### HAVNETAKSTERNE OG UDLANDET

Den Skuffelse, der har gjort sig gældende indenfor danske Skibsfartskredse som Følge af Ministeriets ejendommelige Holdning i Spørgsmaalet om Fastsættelse af Havnetaksterne for den næste Femaarsperiode, kan man gaa ud fra vil blive følt i samme Grad af den udenlandske Skibsfart — den meget skarpe Protest imod de høje Takster i danske Provinshavne, som offentliggøres i *Journal of Commerce* for 1. Oktober, tyder i høj Grad herpaa.

Det er et meget stort Spørgsmaal, om danske og fremmede Redere vedblivende vil finde sig i at gaa paa Rundskue i de danske Havne, naar de ved Anløb af hver Havn maa betale Afgift af den fulde Tonnage, selv om Skibet kun lossere en minimal Del af dets fulde Ladning. Man kan sikkert gaa ud fra, at dette ikke bliver Tilfældet; Skibsfarten er stillet saa heldigt i dette Tilfælde, at den ikke uden videre behøver at finde sig i den Udbygning, som de danske Havne mener at kunne fortsætte med i den næste Femaarsperiode. Mange udenlandske Redere har brændt Fingrene ved at acceptere en lav Fragt til Danmark med Forpligtelse til Anløb af 5-6 forskellige Havne mod et mindre Tillæg i Fragten, der ikke tilnærmelsesvis dækker Omkostningerne forbundet med Anløb af flere Havne med saa store Havneafgifter. Der er ingen Tvivl om, at Skibsfarten vil tage sine Forholdsregler mod at blive udnyttet paa denne Maade; at disse vil gaa i Retning af forhøjet Fragt for Anløb af flere Havne er der ingen Tvivl om, og der vil sikkert ogsaa blive arbejdet hen til at indskrænke Antallet af Havne, der skal anløbes, til det mindst mulige. Man maa nemlig ikke glemme, at mange af de Havne, der nu anløbes af store Skibe, slet ikke egner sig for Besejling med saadanne Skibe.

At dansk Skibsfart i dette Spørgsmaal vil staa Side om Side med Udlandet er en Selvfølge; man vilde end ikke kunne dadle den, saafremt den i Forbindelse med The Baltic and White Sea Conference satte sig i Spidsen for en Bevægelse, der opfordrede Rederne til at nægte at gaa til mere end to eller højst tre Havne, og samtidig henledte Opmærksomheden paa, hvor nødvendigt det er, at Tillægget for Anløbning af flere Havne forhøjes betydeligt. Hverken Havnesammenslutningen eller det Offentlige vilde have Grund til at beklage sig over en saadan Fremgangsmaade. Skibsfarten har Gang paa Gang og i god Tid paapeget det uholdbare i den nuværende Ordning, uden at der er taget det ringeste Hensyn til de fremsatte Indvendinger; det er saaledes de paagældende Autoriteter selv, der tvinger Skibsfarten Nødværgen i Haanden. Hvorvidt Havnene er bedre tjent med en saadan Kamp end med en rimelig Ordning af Afgiften, faar staa hen. For Skibsfarten er Indførelsen af Besparelser en uafviselig Nødvendighed, i første Række maa de indføres, hvor Udgifterne er urimelige og særlig, hvor de, som ved Havnetaksterne, er et Efterkrigsfænomen, der forlængst burde have været ude af Verden.

### DE DYRE HAVNETAKSTER

Fra Borgmesteren i Svendborg, Sagfører *I. Lacop-Pidan-Petersen*, har vi modtaget følgende Indlæg i Spørgsmaalet om Havneafgifterne i Svendborg, som vi omtalte i Nr. 58 af *Dansk Søfarts Tidende*:

»Der er fra anden Side tilstillet mig et Udsklip af en Artikel, som Deres ærede Blad fornylig har haft om Svendborg Havn.

Tillad mig et Par Bemærkninger i den Anledning:

Skibsafgifterne i Svendborg Havn er som i andre Provinshavne, og Vareafgifterne, der jo forøvrigt ikke udredes af Skibet, er paa ingen Maade højere her end andetsteds.

Havnens økonomiske Forhold er ganske vist trods de store Udgifter, vi i de senere Aar har haft, tilfredsstillende, men naar det i ovennævnte Artikel fremhæves, at man har kunnet nedbringe Havnens Gæld med 83,000 Kr. og regnskabsmæssigt set har haft en Fremgang paa 151,640 Kr., maa det, som jeg samtidig med Fremlæggelsen af Regnskabet udtalte, erindres, at der som sædvanlig ikke er foretaget nogen Afskrivning paa Havnens Bygninger og Anlæg, samt at det foregaaende Aars Isvinter førte til, at Aaret 1923/24 skuffede og ikke dækkede de Udgifter, som man havde ventet, hvilket formentlig til Gengæld har haft nogen Indflydelse paa 1. Kvartal af Aaret 1924/25.

Naar det i Artiklen samtidig anføres, at man til Trods for nye Udgifter til Isbryderen paa 40,000 Kr. og 27,000 Kr. til Færgelejet for Svendborg-Rudkøbing Færgen og 64,783 Kr. til Gennemgravning af »Pladerne« samt en hel Del Budgetoverskridelser havde et Regnskab, der balancerede »smukt paa den rigtige Side«, er dette misvisende, thi saavel Posten 40,000 Kr. som 27,000 Kr. vedrører ikke Regnskabet for 1924/25, men Budgettet for 1925/26, og dette udviser kun Balance (d. v. s. efter Opstillingen et Overskud paa 435 Kr. 63 Øre).

Deres Artikel er aabenbart grundet paa et Referat i et herværende Blad, der ikke var rigtigt, idet det havde sammenblandet Regnskabsposterne for 1924/25 med Budgettet for 1925/26.

Havnens Indtægter kommer ikke væsentligst gennem Skibsafgiften, men gennem Vareafgiften og hviler altsaa ikke særligt paa Skibsfarten.

At Skibsfarten gerne ønsker Skibsafgiften sat saa lavt som muligt, er selvfølgelig let forstaaeligt, men Skibsfarten vil sikkert ogsaa kræve, at Besejlingsforholdene paa Havnen er i Orden, og det forekommer mig, at Skibsfarten skulde være den første til at paaskønne, at Svendborg Havn under forventet Statsstøtte — trods store Besværigheder — har faaet gennemgravet Stenrevet »Pladerne« og skabt samme Vanddybde over dette, som der var paa begge Sider, saaledes at Skibe med et Dybtgaende af ca. 22' nu ogsaa vester fra kan komme ind til Svendborg Havn eller passere helt gennem Sundet, ligesom Flaadens største Skibe nu ogsaa kan gaa igennem. Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart har da ogsaa været enig i Gennemgravningen.

At vor Havn kæmper for at holde sig paa Højde med Udviklingen, selv om den ikke drømmer om at blive »Verdenshavn«, synes jeg, Skibsfarten skulde være den sidste til at kritisere.»

Da vi ønskede at knytte nogle Bemærkninger til Borgmesterens ovenstaaende Udtalelser, har vi søgt at fremskaffe yderligere Oplysninger i Sagen og kan med Hensyn til Borgmesterens Bemærkning om, at det ny Budget balancerer med et mindre Overskud, udtale, at der er adskillige Maader at lægge et Budget paa, og at Balance altid kan skaffes; her savner man imidlertid Oplysning om, hvorvidt Budgettet for 1925/26 er lagt med et Overskud til Afbetaling af Gæld for Øje og i saa Tilfælde, hvor stor denne Afbetaling er ansat til,

Før man kender dette og andre Forhold, f. Eks. projekterede Nyarbejder, vil man ikke uden videre kunne tiltræde Borgmesterens Udtalelse om, at Overskudet paa Budgettet er 135 Kr. 63 Øre.

De 83,000 Kr. i Overskud og den regnskabsmæssige Fremgang af 151,640 Kr. i Regnskabet for 1924/25 kan Borgmesteren ikke komme udenom, og at der intet er afskrevet forrykker ikke dette Forhold, naar, som han ifølge Referatet af Byraadsforhandlingerne oplyste, Havneværkerne og Bygningerne efterhaanden fornyes af Driften.

Under lignende Forhold vil Svendborg Havn saaledes i den kommende 5 Aars Periode kunne afskrive 415,000 Kr., og dette ganske bortset fra de store Fordele for Havnen, som følger med den højere Kronekurs, hvilken Fordel dog ganske selvfølgelig burde komme Skibsfarten og Handelen til Gode.

Det er derfor ganske urimeligt over for disse Erhverv at fastholde de nuværende Havne- og Bropenge for en hel Periode — og det ikke mindst for Svendborg Havns Vedkommende — det viser en Brod mod Skibsfart og Handel, ja, imod hele Samfundet, der sukker efter lavere Priser for igen at komme paa ret Køl.

#### Sejlskibsfarten rammes særlig haardt.

Sejlskibsfarten har et særligt Krav paa at faa Afgifterne nedsat og blive behandlet rimeligt og retfærdigt; thi den kan ikke finde det forsvarligt at skulle være med til at betale til Havneudvidelser og Bekvemmeligheder, der ene kommer enkelte store Dampskibe til Gode.

Dette er sagt ofte nok, og her skal redegøres for et andet urimeligt Forhold, nemlig, at Provinshavnetaksterne er fastsat saa urimeligt, at et udenbys Sejlskib har en højere Takst pr. Netto Ton end et indenbys Dampskib. Naar man erindrer, at et Dampskibs Maaleregler giver et langt større Fradrag fra Brutto til Netto end et almindeligt Sejlskibs, hvorved de førstnævnte fører betydelig mere Last pr. Netto Ton end de sidste, er det klart, at Sol og Vind ikke deles lige, men at man forfordeler Sejlskibene og dette paa en Tid, hvor disse ikke kan faa Driften af Skibene til at svare sig.

Det skal dog, udtaler vor Hjemmelsmand, siges, at Svendborg Havn ikke her hører til de værste, idet den kun straffer Sejlskibene med 8 Øre mere pr. N.T. (indg. og udg.), men der findes mere end een Provinshavn, hvor Straffen stiger til 20 Øre. At dette i det lange Løb skader vor Sejlskibsfart og er medvirkende til dens Undergang, vil sikkert ingen kunne nægte, og ogsaa af denne Grund maa man finde det hensynsløst, at de nugældende Havnetakster fastsættes for længere Tid end 1 Aar.

Som det fremgaar af det førnævnte Referat deltager Svendborg Havn i Udgiften ved Anlæget af en Færgehavn til Brug for Sydfynske Dampskibsselskab, og det samme er vel nok Tilfældet med Rudkøbing Havn, der skal være Færgeforbindelsens andet Endepunkt.

Efter det nugældende Princip vil den almindelige Skibsfart komme til at bidrage til disse Udgifter, skønt en Del Smaaskippere, der hidtil har besørget den meste Godstarif mellem de to Byer, efter al Sandsynlighed vil miste deres Erhverv, naar Færgeforbindelsen aabnes.

Det er saaledes det samme, som gentager sig, at Sejlskibsfarten skal være med til at betale for Foranstaltninger, der ikke alene er den uvedkommende men til direkte Skade for den.

#### APROPOS LODSTVANG

I Nr. 38 af den 18. September tog vi atter Spørgsmaalet om Lodstvang op til Behandling og fremhævede den Meningsløshed det f. Eks. er, at der ved

Harwich er Lodstvang overfor de danske Rutebaade, hvilket kan medføre, at de danske Eksportvarer naar for sent frem til Markedet i Landon, naar de skal vente paa Lods, eller at den paagældende Fører for at undgaa dette paadrager sig Straffeansvar, naar han selv lodser sit Skib igennem et Færvand, som han kender lige saa godt som de engelske Lodser. I vore hjemlige Rederikredse er der en stærk Stemning mod Lodstvangen, hvor end en saadan er gældende, og det ansete engelske maritime Tidsskrift *The Syren and Shipping*, der i sit sidste Nummer citerer vore Udtalelser, kommenterer dem derefter saaledes:

»Det synes som om man i Danmark føler sig stærkt brøstholden angaaende dette Spørgsmaal, og under disse Omstændigheder er det godt at vide, at de danske Redere i hvert Fald søger at undgaa, at der træffes Gengældelses-Foranstaltninger. Et Ønske om at undgaa discriminerende Forholdsregler nu til Dags er et glædeligt Tegn paa, at der endnu er Folk, der alvorligt ønsker at fremme og støtte internationalt Venskab og international Handel. En saadan Optræden staar i en behagelig Modsætning til Russernes, idet disse nylig har indført Lodstvang i deres Havne samt tillige til den Optræden, andre Nationer har udvist, idet flere af dem i de senere Aar har fulgt en lignende Politik«.

Man maa haabe, at Spørgsmaalet om Ophævelse af Tvangslooseri vil blive taget op til international Behandling.

#### SPANSKE HAVNEAFGIFTER

Den spanske Afgift »Impuesto de Derramas« forårsager stadig Gnidning mellem udenlandske Redere og spanske Ladningsmodtagere. Der har i den senere Tid været adskillige Tilfælde, i hvilke Certe-partierne har indeholdt en Klausul, hvorefter »alle spanske Skatter og Afgifter« betales af Befragteren, men ved Losningen af Ladningen har Befragterens Agent fastholdt, at »Impuesto de Derramas« skal betales af Rederen og ikke af Modtageren, og truet med at beslaglægge Skibet, indtil Afgiften var betalt.

Det synes som om Befragterne er juridisk berettigede til at stille dette Krav, og at de i Virkeligheden kun retter sig efter en kgl. Forordning, ifl. hvilken denne Afgift er bleven paalagt, og som udtrykkelig udtaler, at den nye Afgift skal betales af Skibet og i intet Tilfælde af Modtageren, saaledes at alle Forbehold forbydes.

Uden at komme ind paa Spørgsmaalet, om hvorvidt det kan anses for fair at tvinge udenlandske Redere til at betale en Afgift, hvis Provenu henlægges til Fordel for spanske Redere, som under Krigen led Tab ved, at deres Skibe blev rekvirerede, er det naturligt at henlede ikke spanske Rederes Opmærksomhed paa, at det er nødvendigt at tage denne Afgift i Betragtning, naar de charterer deres Skibe til spanske Havne. Afgiften andrager 0.35 Peseta pr. Ton.

Samtidig kan det være nyttigt at henlede Opmærksomheden paa, at naar et Skib, der anløber spanske Havne og kommer fra fremmede Lande, loser mindre end Halvdelen af den Vægt, der svarer til dets Nettotonnage, skal det betale en Afgift af 1 Peseta pr. Ton af Skibets Nettotonnage og 1.50 Peseta, hvis den losede Ladning andrager mere end Halvdelen.

#### UPARTISKHED NØDVENDIG

I Slutningen af forrige Uge androg Antallet af britiske Skibe oplagte i Australien paa Grund af Strejken 35 med en samlet Tonnage af 315,379 Bruttotons, paa New Zealand 15 med en Tonnage af 118,049 Tons og i Sydafrika 23 Skibe paa ialt 192,632 Bruttotons. Værdien af disse Skibe er 30 Millioner Pd. Sterl., og Rente og Afskrivning paa Skibene andrager 60,000 Pd. Sterl. i Ugen, medens Forsikring og andre Afgifter andrager et langt større Beløb. Dette viser klart, hvor

## S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Sø- og Handelsretten i København har afsagt saalydende Dom i en af Dæksbesætningen ex S/S »Chastine Mærsk« repræsenteret ved Sømændenes Forbund i Danmark anlagt Sag mod A/S Dampskibsselskabet Svendborg ved dets korresponderende Reder A. P. Møller.

Sagsøgerne, Dæksbesætningen ex S/S »Chastine Mærsk« repræsenteret ved Sømændenes Forbund i Danmark, har under nærværende Sag sagsøgt A/S Dampskibsselskabet Svendborg ved dets korresponderende Reder A. P. Møller til Betaling af 1,387 Kr. 67 Øre, med Renter 5 pCt. pro anno fra den 1. Juni 1924 til Betaling sker.

Beløbet er opsparet Hyre, som Dæksbesætningen i Henhold til Sømandslovens § 23 gør Krav paa under Henvisning til, at Sagsøgte Dampner »Chastine Mærsk« paa forskellige Rejser i Tiden fra den 28. August 1923 til den 1. Juni 1924 har sejlet med formindsket Besætning. Skibets fulde Besætning udgjorde:

- 1 Baadsmand,
- 4 Matroser,
- 1 Letmatros og
- 2 Ungmænd,

men der har paa de forskellige Rejser manglet 2 Matroser i 45 Dage, 1 Matros i 30 Dage, 1 Matros og 1 Letmatros i 6 Dage, samt 1 Baadsmand og 1 Ungmand i 80 Dage.

Sagsøgerne hævder, at Sømandslovens § 23, hvorefter besparet Hyre for den Tid, Skibet er i Søen, fordeles mellem de tilbageblivende i Forhold til enhvers forøgede Arbejde, indeholder en ubetinget Fordelingsregel, som kommer til Anvendelse i alle Tilfælde, hvor Mandskabet formindskes under Rejsen, bortset fra hvor Overbetaling har fundet Sted. Sagsøgerne vil søge en Støtte herfor i de skiftende Loves Formulering. Subsidiært hævder Sagsøgerne, at Bestemmelsen maa opfattes som en Præsumptionsregel, saaledes at det bliver Sagsøgte Sag at godtgøre, at der i det givne Tilfælde ikke har fundet Forøgelse af Arbejdet Sted.

Sagsøgte har paastaaet sig frifunden. Han bestrider, at § 23 giver en ubetinget Fordelingsregel, men tiltræder i og for sig, at Bestemmelsen er en Præsumptionsregel. Forholdet er imidlertid i nærværende Tilfælde det, at den Omstændighed, at der under forskellige Rejser har været sejlet med formindsket Besætning, ikke har bevirket forøget Arbejde for Dæksbesætningen. Sagsøgte henviser til Erklæringer herom

fra Kaptajnen og Styrmandene, hvorefter der ikke har været Tale om ekstra Rortjeneste og ekstra Vagt i den Anledning; Vedligeholdelse og Reparationsarbejder er i størst muligt Omfang udskudt, til Skibet kom i Havn. Styrmandene har paataget sig forøget Arbejde, særlig i den Tid, der manglede en Baadsmand. Subsidiært gør Sagsøgte derfor gældende, at det Beløb, Dæksbesætningen kræver for den Tid, der manglede en Baadsmand og en Ungmand, 656 Kr. 67 Øre, maa fragaa i det indtalte Krav.

Sagsøgerne gør paa deres Side gældende, at Dæksmandskabet har haft forøget Arbejde; bestemte Arbejder kan ganske vist ikke paavises, men paa et Skib, der som »Chastine Mærsk« har en Drægtighed af henved 8,000 Tons og ikke nogen stor Besætning, vil den Omstændighed, at nogen af Dæksmandskabet mangler, nødvendigvis ved mangfoldige Lejligheder medføre forøget Arbejde for de tilbageværende; dette gælder ogsaa, hvis det er en Baadsmand, der er borte, da han bl. a. udfører almindeligt Skibsarbejde. Styrmandene har absolut ikke udfyldt de manglendes Plads.

Idet nu Sømandslovens § 23 forudsætter, at der har fundet Arbejdsforøgelse Sted, kan der ikke gives Sagsøgerne Medhold i, at § 23 indeholder en ubetinget Fordelingsregel; men naar Spørgsmaalet herefter bliver, om Dæksmandskabet har haft forøget Arbejde, maa Retten, i Henhold til hvad Sagsøgerne har anbragt, gaa ud fra, at dette har været Tilfældet; det er en naturlig Følge af, at Besætningen ikke har været fuldtallig, og Sagsøgte har ikke ført det fornødne Bevis for det modsatte. Som Følge af foranstaaende og med Bemærkning, at der ikke er Strid om Beløbets Størrelse, vil der være at give Dom efter Sagsøgernes Paastand, dog kun med Renter fra Stævningens Dato den 27. Maj d. A. Sagens Omkostninger findes Sagsøgte at burde betale med 200 Kr.

Thi kendes for Ret:

Sagsøgte, A/S Dampskibsselskabet Svendborg ved dets korresponderende Reder A. P. Møller, bør til Sagsøgerne, Dæksbesætningen ex S/S »Chastine Mærsk« repræsenteret ved Sømændenes Forbund i Danmark, betale 1,387 Kr. 67 Øre, med Renter 5 pCt. pro anno fra den 27. Maj d. A., til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 200 Kr.

Det idømte at udrede inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse.

uhyre det Tab er, der foraarsages ved, at en saa stor Tonnagemængde ligger uvirksom og det ikke alene for Rederne, men for Handelen i Almindelighed. Det er sandt, at hvis man imødekom de Strejkendes — 1,739 Matroser, 2,332 Fyrbødere og 1,619 Kokke og Hovmestre, ialt 5,690 — Krav, vilde Tabel for Rederne blive langt mindre end det Tab, de lider ved den tvungne Oplægning af Skibene. Men hvis de virkelig gav efter, er der ikke den ringeste Tvivl om, at Folkenes Appetit vilde vokse efterhaanden som de spiste, og at de vilde forlange australske Lønninger over det Hele, hvilket vilde gøre Skibsfart under det britiske Flag umulig.

Desværre er Stillingen bleven yderligere forværret for de sydafrikanske Redere ved Regerings-Myndighedernes Optræden, idet disse, tilsyneladende uden at undersøge Konfliktens Aarsager, har taget Parti for de Strejkende. Hvis de havde gjort sig den ringeste Ulejlighed med at undersøge Sagen, vilde de have set, at de strejkende Søfolk ifølge deres Overenskomst var forpligtede til at vedblive at arbejde, og at flere Nedsættelser og en Forhøjelse af Hyren havde fundet Sted

under Overenskomsten ved tidligere Lejligheder og var blevet akcepteret uden Indsigelse. Forholdet er imidlertid det, at den nuværende sydafrikanske Regering er kommet til Magten delvis ved Støtte af socialistiske Stemmer, og da Strejken brød ud, erklærede Regeringen i Stedet for at undersøge Sagen, at de Strejkende ifølge den sydafrikanske Unions Lov til Begrænsning af Indvandring var »proskriberede« Immigranter, hvorfor Rederne kunde idømmes en Bøde af 100 Pd. Sterl., hvis Folkene blev i Land udover 6 Maaneder samt yderligere endnu en Bøde paa 100 Pd. Sterl., fordi de havde tilladt dem at gaa i Land, ligesom Rederne ogsaa gjordes ansvarlige for Udgifterne ved deres Ophold. Regeringen har saaledes direkte bidraget til at paaføre Rederne et Tab, som det under de heldigste Forhold vil tage Aar at indvinde.





## SKIBSFARTEN PAA AUSTRALIEN

I følge den fra »Commonwealth Bureau of Census and Statistics« fremskaffede Statistik over den oversøiske Skibsfart paa Australien i Aaret 1923-1924 udviser denne en ret betydelig Stigning fra det foregaaende Aar, idet den samlede ind- og udklarerede

Tonnage i 1923-1924 udgjorde 9,922,814 Tons mod 9,240,799 Tons i 1922-1923 (og ca. 9,081,278 i 1921-1922).

Nedenstaaende Tabel viser Tonnagens Fordeling paa de forskellige Lande:

Nationalitet	Indklareret 1923-24		Udklareret 1923-24		Samlet Tonnage	
	Antal Skibe	Netto Tonnage	Antal Skibe	Netto Tonnage	1923-24	1922-23
Australien .....	252	486,170	262	499,874	986,044	1,174,179
United Kingdom .....	723	2,939,210	720	2,955,057	5,894,263	5,440,789
Canada .....	32	95,655	30	99,311	194,966	219,865
New Zealand .....	148	307,928	147	311,168	619,096	135,595
Syd Afrika .....	8	14,388	8	12,819	27,207	50,410
Andre britiske Lande .....	27	40,914	27	42,797	83,711	91,708
Ialt britisk .....	1,190	3,884,265	1,194	3,921,026	7,805,291	7,112,546
Danmark .....	16	54,161	17	57,533	111,694	73,928
Holland .....	42	138,716	43	139,704	278,420	277,664
Frankrig .....	44	84,701	44	83,715	168,416	232,787
Tyskland .....	14	44,354	15	49,338	93,692	77,498
Italien .....	15	61,312	15	59,920	121,232	95,890
Japan .....	41	143,954	55	187,150	331,104	475,050
Norge .....	67	173,311	72	180,157	353,468	258,060
Sverige .....	32	90,641	34	95,423	186,064	162,164
Forenede Stater (Amerika) .....	68	191,938	69	192,780	384,718	384,453
Andre fremmede Lande .....	17	43,783	18	44,932	88,715	63,739
Ialt udenlandsk .....	356	1,026,871	382	1,090,652	2,117,523	2,128,233
Tilsammen .....	1,546	4,911,136	1,576	5,011,678	9,922,814	9,240,779

Den samlede Tonnage viser saaledes i 1923-1924 en Stigning fra det foregaaende Aar paa ialt 682,035 Tons, der væsentligst falder paa følgende Lande:

	1923-1924 Net. Tons	1922-1923 Net. Tons	Stigning Net. Tons
New Zealand .....	619,096	135,595	433,501
United Kingdom .....	5,894,263	5,440,789	453,478
Norge .....	353,468	285,060	68,468
Danmark .....	111,694	73,928	37,766
Tyskland .....	93,692	77,498	26,194
Italien .....	121,232	95,690	25,340
Sverige .....	186,064	162,164	23,900

	medens følgende Lande viser:		Nedgang
Australien .....	966,044	1,174,179	188,135
Japan .....	331,104	475,150	143,946
Frankrig .....	168,416	232,787	64,371
Canada .....	194,966	219,865	24,899
Syd Afrika .....	27,207	50,410	23,203
Andre Lande .....	44,932	63,739	18,807

Forholdet mellem britiske og fremmede Tonnager, ind- og udklareret med Last, var i 1923-1924 følgende:

Nationalitet	Indklareret		Udklareret		Samlet Tonnage	
	Net. Tonnage	%	Net. Tonnage	%	1923-1924	1922-1923
Britisk .....	3,342,994	78.49	3,666,957	78.78	78.64	78.08
Fremmede .....	915,936	21.51	987,593	21.22	21.36	21.92

Følgende Netto-Tonnage indklareredes i de større Havne i 1923-1924 sammenlignet med i 1922-1923:

	1923-24	1922-23
Sydney .....	9,022,037	8,813,432
Melbourne .....	6,918,101	7,015,030
Newcastle .....	5,201,922	4,662,155
Adelaide .....	4,193,025	4,065,796
Brisbane .....	3,064,860	3,121,839
Fremantle .....	2,707,991	2,664,643

Sydney hævder sig saaledes fremdeles som den ledende Søfartsby i Australien og viser stadig Stigning, medens den næststørste Søfartsby Melbourne, viser en mindre Nedgang.

## DEN MÆGTIGE UDVIKLING AF VANCOUVERS HAVN

Trafikken med Tømmer over Vancouvers Havn er meget betydelig og vokser jævnt og støt, og Udviklingen af Korntrafikken, der begyndte i 1921 med kun godt 1 Million Bushels, er endnu mere tilfredsstillende. I Løbet af de siden da forløbne 3 Aar er Korneksporten bleven omtrent 50 Gange saa stor. Allerede i 1922 androg den ca. 14½ Million Bushels, i 1923 ca. 24½ Million Bushels og i 1924 ca. 53½ Million Bushels.

Trafikken paa Havnen er steget stærkt siden Krigen, og Aaret 1924 satte Rekord for Skibsfarten paa Vancouver; der afgik mere end 1,000 Oceandampere fra Havnen, og over 18,000 Skibe i Kystfart anløb den.

Den mægtige Udvikling, Havnen har gennemgaaet, fremgaar af en Beretning, Havnebestyrelsen nylig har udsendt. 42 Dampskibslinjer med en samlet Tonnage af 14,500,000 Tons arbejder paa Vancouver, og i 1924 voksede Havnen til at blive den tredje største paa Stillehavskysten, hvad angaar Mængden af fremmed Tonnage.

Den voldsomme Stigning i Korneksporten har været

en af Hovedårsagerne til den stærke Udvikling af Havnen. I de første 6 Maaneder af 1925 behandlede Havnen 25 Millioner Bushels Hvede, og nye Forøgelse af Materiellet til Behandling af Kornet ventes i Aar yderligere at ville fremme Tilførslen.

## Panamakanalens Betydning for Havnen.

Tømmereksporten viser ligeledes god Fremgang. Over 140 Millioner Fod skaaret Tømmer udførtes fra Vancouver i de første 6 Maaneder i Aar. Papir fra Britisk Columbia vinder et stadig større Marked, og foruden at forsyne det vestlige Canada og en stor Del af U.S.A.'s Stillehavskyst med Papir afskiber Vancouver nu 1,000 Tons Papir om Maaneden til Argentina.

Ruten gennem Panamakanalen har aabnet Mulighed for en udstrakt Handel med Europa, og Smør fra Prærieprovinserne udskibes nu ogsaa via Vancouver. Saaledes afgik nylig 6,000 Kasser Alberta Smør derfra til England.

## HVORFOR DANSKE SKIBE OPLÆGGES

Nedenstaaende Tabel viser Hyreudgifterne i forskellige Lande i en Damper paa ca. 8,000 Tons d.w., 4,714 B.R.T. omregnet til danske Kroner efter Kurs 31. August 1925.

	Danmark	Norge Kurs 82,35	Sverige K. 107,50	Tyskland Kurs 95,30	Holland K. 161,60	England Kurs 19,42
1. Styrmand . . . . .	610	368	382	254	444	398
2. — . . . . .	470	306	286	202	339	320
3. — . . . . .	265	219	226	152	218	252
1. Maskinmester . . . . .	700	484	575	372	606	456
2. — . . . . .	500	354	349	254	412	398
3. — . . . . .	365	285	274	202	291	320
Assistent . . . . .	205	173	210	86	175	233
— . . . . .	205	173	210	86	175	233
Telegrafist . . . . .	225	294	230	50	233	233
Tømmermand . . . . .	245	181	193	105	185	223
Matros . . . . .	205	152	160	85	162	175
— . . . . .	205	152	160	85	162	175
— . . . . .	205	152	160	85	162	175
— . . . . .	205	152	160	85	162	175
— . . . . .	205	152	160	85	162	175
Letmatros . . . . .	105	82	132	46	81	97
— . . . . .	105	82	132	46	81	97
Dæksdreng . . . . .	35	35	59	31	40	82
Donkeymand . . . . .	230	173	193	101	186	204
13 Fyrbødere . . . . .	2,730	2,028	2,080	1,248	2,210	2,379

	Danmark	Norge Kurs 82,35	Sverige K. 107,50	Tyskland Kurs 95,30	Holland K. 161,60	England Kurs 19,42
Hovmester . . . . .	360	235	280	82	121	262
Kok . . . . .	265	154	180	106	234	223
Koksmath . . . . .	50	54	59	63	96	164
Kahytsdreng . . . . .	30	30	45	24	85	77
Kammerdreng . . . . .	30	30	50	24	40	77
Messedreng . . . . .	30	30	50	24	40	77
	8,990	6,682	7,155	4,068	7,264	7,855

Aarlig Hyreudgift:

107,880 80,184 85,860 48,816 87,168 94,260

Hyreudgifter større

i Danmark:

34% 26% 121% 24% 15%

Den aarlige Hyreudgift til et Skib paa 4,714 B.R.T. og ca. 8,000 Tons d.w. er herefter:

Kr. 27,696 større i Danmark end i Norge.

- 59,064	—	—	—	Tyskland.
- 22,020	—	—	—	Sverige.
- 17,260	—	—	—	Holland.
- 13,620	—	—	—	England.

Det er ganske indlysende, at selv den dygtigste Re-der med en iøvrigt udmærket Besætning ombord i Skibene ikke har nogensomhelst Chance for at klare sig i Konkurrencen paa Verdensmarkedet, saalænge dette Forhold bestaar.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 6. Oktober 1925.

Den forløbne Uge kan ikke opvise nogen Fremgang, og naar endelig et Marked gaar op, er det altid paa Bekostning af et eller flere andre Markeder. At *Montreal* endelig begynder at tage et stærkt Opsving er ikke mere end ventet, men Raterne er endnu langtfra tilfredsstillende. En Rundrejse U.K. eller Skandinavien/Canada, Kul over — hvilket ikke giver stort bedre Resultat end Ballastrejse — og Korn hjem, kan nok dække Udgifterne, men heller ikke meget mere; og de meget store Baade, som tidligere ikke har fundet Anvendelse i denne trade, hæmmer en rimelig Opgang.

*Italien* og tildels *Grækenland* er i Øjeblikket de bedste Kunder for Canada Produkter, og Raterne er meget faste; men til Gengæld er de skandinaviske Importører tilbageholdne, og naar Omsætningen stagnerer, gaar det smaat med at forbedre Fragten.

*La Plata* ligger nede, og det er ganske usandsynligt, at der kan blive nogen Bedring før til næste Aar. Adskillige Baade er skiftet i Ballast til Chile og har faaet ca. 24/- for Salpeter til U.K.-Cont. Fragten for Salpeter sammenlignet med Korn fra *Plata* er rigtignok ca. 10/- højere; men at disse 10/- skulde kunne betale den meget længere Sejlads plus Panama-Afgifter, er tvivlsomt. Grunden til de hyppige Ballastafgange fra *Plate* er ikke saa meget Haabet om at gøre det meget bedre fra Chile eller Sydafrika/Australien, men desværre fordi *Plate* ikke har kunnet absorbere al den Tonnage, som har været og er til Stede.

*Australien* staar stille, og det samme er tildels *Tilfældet* med alle Østens Markeder.

I *Sortehavet*, *Middelhavet* og *Nord-Østersøen* er der heller ingen Forandring, og naar Trælæstsæsonen ebber ud, maa der komme en større Oplægning, hvis Fragtmarkedet ikke bedres. Foruden Raterne er det Mandskabshyrene, Laste- og Losseudgifter og »dues« i alle Former, som trænger til Revidering; men for alt, hvad der hedder Udgifter, har det vist lange Udsig-

ter med en nævneværdig Nedgang, endskønt det er den rimeligste Udvej.

Af de oplagte danske Baade er enkelte igen gaaet i Fart; dette kan dog ikke være Meningen med Oplægning og kan umuligt gøre Stillingen bedre; men det er vel specielle Forhold, som gør sig gældende.

## TRÆLASTMARKEDET

De sidste Afslutninger afviger ikke meget fra, hvad der tidligere er gjort, og selv om enkelte Baade, som kan laste prompt og være i U.K. før 31. Oktober, kan være heldige og faa Raten lidt forbedret, vil det ikke kunne forandre Markedet. Der er bl. a. gjort følgende Afslutninger:

1,100 Favne *Wiborg-Kotka/Calais* 35/-, 1,200 Favne *Leningrad/Manchester* 41/6d., 700 Std. *Abu/Dundee* 36/-, new *Scanfin*, 600 Std. *Kotka* og *Trångsund/Gran-gemouth* 36/-, 560 Std. *Jacobstad/Leith* 38/-, 525 Std. *Mo* og *Domsjö/Cardiff* 58/6d., *Backrut*, 630 Std. *Gefle* og *Helsingfors/Sharpness* 54/-, *Backrut*.

De belgiske/franske d.b.b. Laster kan ikke notere nogen som helst Fremgang; tværtimod synes de at blive værre.

*Hvidehavet* er stadig aktivt, og for 700 Std. med *Vinterdæk* er Raten 70/-. *Inden Sæsonen* slutter, er der Chance for en Opgang; men det behøves ogsaa for at tage Risikoen.

## KUL, KOKS ETC.

Der er absolut ikke Overflod paa Tonnage for Laster til Danmark, og Markedet er fastere, end det har været i lange Tider.

For 3,000 Tonnere betales ca. 5/3d., 5/6d. til *København-Aarhus*, og forholdsvis mere til andre Havne. *Blyth/Frederikshavn* er sluttet til 6/- for 2,000 Tonner, og 7/6d. 8/- betales for 8/1,000 Tonnere; 6/9d. 7/- til *Haderslev* 16/2,000 T.; 6/6d., 6/9d. *Helsingør* 1,200 T.; *Leith/Horsens* 2,200 Tonner 6½ Kr. *London/København-Aarhus* er gjort til 8/9d. for 1,800 Tonner, og 9/- faas for mindre Baade. Fra *Wales* til *København-Helsingør* er Raten for 2,000 Tonnere uforandret 5/3d., 5/6d. En 650 Tonner har faaet 8/6d.

De norske Laster er forholdsvis bedre, hvorimod Lasterne til Sverige er daarligere. Tyne/Riga indikerer 6/-, 6/6d. for Baade op til 3,000 T. I Coasting er Efterspørgselen betydelig bedre og Raterne faste. Tyne/Hamburg 4/-, Rotterdam 3/9d., 4/-; Antwerp 3/-; alt Basis 2/3,000 Tonnere; Leith/Elben 2,900 T. 5/-.

#### MIDDELHAVET ETC.

Kulmarkedet er uforandret med omkring 8/- som nominal Notering Tyne-Forth/Genoa range, 4/6,000 Tonnere. De mindre Baade har et bedre Marked, og der noteres: Tyne/Cannes 10/3d.; Palermo 10/-; Wales/Gibraltar 8/-; Palermo 10/3d.; Marseilles 9/3d., 9/6d.; Øerne og Dakar er stadig interesseret i Tonnage til omkring 8/6d., 8/9d.

Af hjemgaaende Laster fra det vestlige Middelhav er Frugtlasterne fra Spanien i Øjeblikket de vigtigste, og det er i Aar lykkedes Rederne at faa lidt bedre Betingelser, ligesom Fragterne ser ud til at stige.

Alexandria kan tage mange og store Baade til 12/- London, 10/6d. Hull, og fra Sortehavet søges stadig Baade til uforandrede Rater. De russiske Befragtere lader til at være dækket for Oktober, og de sidste Afslutninger er for Novbr. og Decbr. Lastning. Donau-Befragterne er ikke kommet i Sving endnu. Raten er ca. 16/- U.K./Cont.; 17/6d. een dansk Havn. Huelva/Danmark, Kis, noteres i 9/- for Baade 3/5,000 T., og Saloum River/Antwerp, Jordnødder, 24/6d., Marseilles 26/-.

#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

De fleste og absolut vigtigste Forretninger gøres fra Montreal. Til Antwerp/Rotterdam betales stadig ca. 14-14½ Cents; men til Italien er Raten oppe i 18½ C.; Grækenland ca. 21 C., og til Marseilles er betalt 3/4½d. Til 3 danske Havne er Raten 21 C. med 22 C. for 3 svenske.

Kul fra Hampton Roads til La Plata og Brasilien

er bedre: 4¼ Doll. Buenos Aires, 3.75 Doll. Rio, og Cuba kan endnu faa Tonnage til 16/-, 16/3d. U.K./Cont. Gulfen har taget mange store Baade for Træ til La Plata og Generals til Europa. Der er mere Efterspørgsel over det hele, og den forøgede Efterspørgsel maa snart vise sig i højere Rater. Fra Pacific er sluttet et Par Baade til Shanghai 4.75 Doll. og 5 Doll., og Japan har købt store Kvantiteter kanadisk Hvede for Afskibning fra Vancouver.

#### SYDAMERIKA

Baade Kul udgaaende og Korn hjemgaaende er saa godt som uforandret. Til Rio er sluttet mange Baade til 14/6d., 15/-, og disse Baade vil antagelig spekulere i La Plata, Gulfen eller maaske Australien. Montevideo faar Tonnage til 15/6d., 16/-, Buenos Aires ca. 17/6d., 18/-; Ibicuy 19/6d.

Af de hjemgaaende Afslutninger bemærkes: 7,200 T. Buenos Aires/U.K.-Cont. 13/- prompt; n.a. San Lorenzo 15/- for 5,000 T.; Bahia Blanca 14/- for 7,200 T. Til Skandinavien betales ca. 16/- berth, 17/6d., 18/- Centrocon, Basis 3 Lossehavne; men der slutes yderst lidt, da La Plata Priserne ligger forholdsvis højere end baade Donau og Nordamerika.

Fra Chile er gjort en Del i den senere Tid til 24/- U.K./Cont. og 5 Doll. Galveston-Boston range. Chile/Japan noteres til 10 Doll.

#### ØSTEN

Vestaustralien/Middelhavet-U.K.-Cont. er sluttet til 38/9d., 39/6d., 40/3d., 1-2-3 Lossehavne, Januar, og baade Redere og Befragtere foretrækker at vente.

Queensland/p.p. U.K. 40/-, Sukker; Madras 31/6d. Novbr./Decbr.; Vladivostock/U.K. er kommet op i ca. 36/3d. Majs fra Sydafrika/U.K.-Cont. er svag omkring 22/-.

#### TIME CHARTER

ligger uforandret!

## SALGET AF DE AMERIKANSKE STATSSKIBE

Shipping Boards Bestræbelser for at afhænde de med Statsskibe opretholdt oversøiske Dampskibs-ruter til private Rederier synes ikke at skulle blive helt resultatløse. Det meddeles saaledes, at »The Carolina Co.«, der er hjemmehørende i Charleston S.C., og som i flere Aar har haft overdraget Administrationen af »The American Palmetto Line«, der har Skibe i fast Fart fra Savannah, Jacksonville, Charleston og Wilmington til britiske og tyske Havne, har indgivet et Tilbud paa de seks paa disse Ruter sejlende Skibe, som Admiral Palmer, der har ledet Salgsforhandlingerne, vil anbefale Shipping Board at acceptere. »The Carolina Co.« hyder for de seks Dampere, der er paa 7,830 Tons d.w. hver, 5.75 Doll. pr. Ton og vil forpligte sig til at opretholde Ruterne i mindst 5 Aar. Det anses for sandsynligt, at Tilbudet vil blive modtaget.

Der finder ogsaa Forhandlinger Sted om Salg af andre Statslinjer. Det forlyder saaledes, at »The Ex-

port Steamship Corporation« ønsker at overtage den af dette Selskab drevne Rute paa Middelhavshavnene, der i Øjeblikket betjenes af 16 Statsskibe. Yderligere skal der foreligge et Tilbud fra Firmaet James Rolph, San Francisco, paa de to af Rederiet Swayne & Hoyt drevne Statslinjer, »The Pacific Argentine and Brazil Line« og »Pacific Australia Line«. Rolph skal for de 5 Skibe, der er beskæftigede paa den førstnævnte Rute, have budt 17.50 Doll. pr. Ton d.w. og for de 6 eller 7 Skibe, der anvendes paa den sidstnævnte Rute 12.50 Doll. pr. Ton d.w.

Admiral Palmer mener, at Forhandlingerne vil føre til et heldigt Resultat, og han udtaler, at han finder det rigtigt, at Regeringen ved Overdragelsen af Statslinjerne ser mindre paa Prisen end paa, at Køberen forpligtes til i en Aarrække at opretholde de paagældende Ruter. Det gør intet, at Salgsprisen for Skibene ligger betydeligt under Prisen paa Verdensmarkedet.

## SEJLADSEN PAA PARANAFLODEN

I Anledning af, at en Gruppe Parlamentsmedlemmer har forelagt den argentinske Kongres et Forslag om store Udvidelser af Statens Jernbanenet og om Udførelse af Havnearbejder i Provinserne Sante Fé, Entre Rios og Corrientes, hvortil det foreslaas at anvende 500,000 Pd. Sterl. udtaler *The Times of Argentina*, at det vilde være bedre, om Landet anvendte disse Penge paa Opmudring af de grundede Dele af Floden. Havnene oppe ad Floden trænger ikke saa haardt til moderne Havneanlæg som til en Garanti for, at der er rimelig Vandstand over Bankerne. I det sidste Par Aar har Vandstanden i Floden gennemgaaende været

meget lav, hvilket har været til stor Skade for Havnene. Hele Paranáfloden er egentlig én naturlig Havn, der ikke kræver kostbare Havneanlæg. I Rosario f. Eks. er der ikke nu hurtigere Ekspedition end for 20 Aar siden, men det koster nu Skibene omtrent 20 Gange saa meget at losse eller laste dér, som den Gang. Rederne foretrækker at laste andre Steder, hvor man næppe kan tale om en Havn, men hvor Lastning foregaar hurtigt og overordentlig billigt. Hvis der derfor skal ofres Penge paa at forbedre Lasteforholdene ved Paranáfloden, vilde det, hævder Bladet, være bedre at anvende dem paa Uddybning af Sejløbet end paa Bygning af Kajer, som Naturen i Forvejen har sørget for i tilstrækkelig Grad.



## FØRERENS RET TIL AT UDSTEDE EGNE KONOSSEMENTER

Spørgsmaalet om Førerens Ret til at udstede egne Konossementer i finske Havne og de Forsøg, der er gjort af Afskibere paa at tvinge Kaptajner til at underskrive rene Konossementer, har, udtaler *The Baltic and White Sea Conference* i sit grønne Cirkulære for September, været Genstand for mange Notiser i vore Cirkulærer, siden Indførelsen af ændrede finske Toldbestemmelser i Maj 1923.

I Anledning af, at en Sag angaaende en saadan Konflikt er blevet paadømt ved en Domstol i Finland, udtaler det nævnte Cirkulære følgende:

»Omsider er en Tvistighed angaaende et saadant Spørgsmaal bleven bragt for Retten i Finland, og vi kan straks udtale, at Resultatet for saa vidt fuldtud har vist Berettigelsen af den Fremgangsmaade, vi anbefalede. Æren for at have taget Sagen op paa egen Risiko og Bekostning tilkommer Firmaet A/S Nielsen & Thordén, Helsingfors.

Twisten angik en Ladning paa 100 Stds. Lægter fra Kotka til Hull i August 1924 med Dampren »Albert Casimir«, der ejedes af det ovennævnte Firma. Tømmeret havde ligget ubeskyttet i lang Tid inden Afskibningen, og en Del af det var vaadt og snavset. Kaptajnen ønskede i den Anledning at tage Forbehold paa Konnossementet, men Afskiberen forlangte rene Dokumenter og nægtede at betale Eksportafgiften, medmindre Kaptajnen opfyldte hans Forlangende. Denne protesterede paa Basis af det finske Toldregula-

tiv og følgende Bestemmelse i det nye Scanfin Certeparti, paa hvilket Skibet var fragtet:

»I finske Havne skal Afskiberen betale Eksportafgiften (hvis der er nogen) paa Ladningen saa betids, at Skibet kan afgaa uden Forsinkelse, naar Lastningen er tilendebragt. Gør Afskiberen ikke dette, skal han betale Overliggedagspenge for den Tid, der er gaaet tabt i Overensstemmelse med den i Certepartiet anførte Takst«.

Afskiberen fremsatte Kontrakrav for paastaet Beskadigelse af Ladningen, medens den var oplagt, og Erstatningskrav for at have maattet betale en højere Fragt for det nævnte Tømmer, som var blevet udleveret til ham mod Bankgaranti for det omstridte Beløb.

### Domstolen gav Føreren Ret.

Sagen blev behandlet ved Byretten i Kotka, hvis Kendelse gik ud paa, at Kaptajnen var berettiget til at kræve, at Eksportafgiften skulde betales, forinden Konnossementet blev underskrevet, og at Afskiberen derfor var ansvarlig for den fulde Fragt for den oplossede Ladning, d. v. s. £282, for Overliggedagspenge £137.10.0, og Erstatning for Ekstraudgifter stammede fra Losningen og Oplagringen af Ladningen 36,072.60 Fm. plus 5 pCt. Rente fra Stævningsdagen. Desuden fik Rederen 10,000 Fm. i Sagsomkostninger, medens Afskiberen Kontrakrav afvistes.

Som man kunde vente, vil Afskiberen appellere Sagen«.

## DEN AMERIKANSKE HANDELSFLAADE DEN 1. JULI 1925

Shipping Board har offentliggjort en statistisk Oversigt over den amerikanske Handelsflaade den 1. Juli i Aar. Ifølge denne Statistik omfatter den amerikanske Handelsflaade 2,305 Passager-, Fragt- og Tankskibe med en samlet Tonnage af 11,075,209 B.R.T. Opgørelsen omfatter kun Skibe paa over 1,000 B.R.T.

Af Handelsflaaden er for Tiden 1,020 Skibe med en samlet Tonnage af 4,253,110 B.R.T. oplagt. Angaaende Ejendomsforhold og Anvendelse af den amerikanske Handelstonnage giver Opgørelsen følgende Oplysninger:

De private Rederes Skibe	Antal	B.R.T.
Oversøisk Fart .....	117	823,722
Oversøisk Nærtrafik .....	187	828,163
Kystfart .....	671	3,175,605
Oplægninger .....	118	366,004
Ialt .....	1,093	5,193,494

Shipping Boards Skibe	Antal	B.R.T.
Oversøisk Fart .....	283	1,634,334
Oversøisk Nærtrafik .....	23	331,526
Kystfart .....	4	28,788
Oplægninger .....	902	3,887,106
Ialt .....	1,212	5,881,754

Ovenstaaende Oversigter indbefatter følgende Tal for Tankskibe:

Private Rederes Tankskibe	Antal	B.R.T.
Oversøisk Fart .....	41	291,920
Oversøisk Nærtrafik .....	90	509,920
Kystfart .....	181	1,191,118
Oplægninger .....	22	81,389
Ialt .....	334	2,074,347

Shipping Boards Tankskibe	Antal	B.R.T.
Oversøisk Fart .....	6	40,342
Oversøisk Nærtrafik .....	1	4,310
Kystfart .....	4	28,788
Oplægninger .....	20	107,412
Ialt .....	31	180,852

## DEN KOMMENDE ISBRYDERSAISON I SORTEHAVET OG DET ASOVSKÉ HAV

De russiske Myndigheder paatænker at opretholde Skibsfarten paa Nicoleieff, Kherson, Mariopol og Odessa hele Vinteren 1925-1926 ved Hjælp af Isbrydere, og disponerer til Gennemførelsen af denne Plan over Isbryderne »Makaroff« og »Litke« samt tre mindre Skibe.

»Litke« er i Aar bleven overført fra Østersøen til Forstærkning af Isbryderflotillen i Sortehavet og det Asovske Hav, hvis Basis er Odessa, og den har en Maskine paa 7,000 H.K.

»Makaroff«, der er paa 6,500 H.K., har før Krigen gjort Tjeneste i Ishavet under meget vanskelige Forhold. Besejlingen af Sortehavshavnene vil saaledes kunne anses for sikret i den kommende Vinter.

### HAVNEBYGNING I KOVNO

Lithauen paatænker at bygge en Havn i Kovno og har allerede paabegyndt Forarbejderne. Memelfloden var ogsaa før Krigen til en vis Grad sejlbart op til Kovno, selv om Sejløbet kun var reguleret

systematisk til den preussisk-russiske Grænse, idet den russiske Regering ikke blot ikke havde uddybet Løbet i den russiske Del af Floden, men end ikke, trods en betydelig Skibsfart paa Kovno, havde anlagt nogen Havn ved denne By. Medens Kovno under Krigen var besat af Tyskerne, begyndte disse et Havn anlæg dér. Nu ønsker man imidlertid at bygge en moderne Havn med Sten eller Trækaj og Kajgade, og den hertil nødvendige Grund skal Byen stille til Raadighed. Staten paatænker ligeledes at bygge Havne andre Steder, og vil formentlig ogsaa nu foretage den haardt tiltrængte Regulering af Flodløbet op til Kovno.

## NORSKE BESTILLINGER I FRANKRIG

Det Norsk-Russiske Dampskibsselskab meddeler, at det har bestilt to 2,400 Tons Laste-Dampskibe ved Atelier et Chantier de la Seine Maritime i le Prait. De norske Tilbud laa langt over i Pris.

Vedkommende Skibsværft ligger i en mindre By mellem Rouen og Havre og har tidligere leveret tre Nybygninger til Det Bergenske Dampskibsselskab. Skibene bygges efter et eget System, hvorved de sættes paa Vandet fuldt færdige.

## MEMELS HANDEL OG SKIBSFART I JANUAR—JUNI INKL. 1925

I følge en Indberetning fra det danske Vicekonsulat i Memel har Skibsfarten paa Memel i første Halvdel af 1925 stillet sig som følger:

Hjemsted	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Lægtre		Slæbe- baade
	Ant.	N.R.T.	Ant.	N.R.T.	Ant.	N.R.T.	
Tyskland .....	175	65,691	11	1,036	3	1,608	3
Sverige .....	42	12,945	2	311	—	—	—
Storbritannien .	31	28,334	—	—	—	—	—
Danmark .....	22	9,050	—	—	—	—	—
Lithauen .....	14	5,373	—	—	—	—	—
Danzig .....	9	3,366	—	—	—	—	1
Norge .....	6	3,589	—	—	—	—	—
Lettland .....	5	2,869	7	1,224	—	—	—
Estland .....	4	1,081	1	87	—	—	—
Finland .....	3	1,119	—	—	—	—	—
Polen .....	1	426	—	—	—	—	—
Italien .....	1	1,315	—	—	—	—	—
Nederlandene .	—	—	2	203	—	—	—
Ialt ..	313	135,158	23	2,861	3	1,608	4

Importen over Memel Havn omfattede i Halvaarets Løb hovedsagelig Kul fra engelske og hollandske Havne, Svovlkis fra Thamshaven, Kalksten fra Got-

land, Phosphat fra belgiske, hollandske og svenske Havne samt Stykgods.

Samtidig eksporteredes hovedsagelig Cellulose, Hørprodukter samt i ringe Udstrækning Stykgodspartier saasom Huder, Læderpap, Æg o. l.

Træeksporten er fra Maaned til Maaned blevet formindsket. Udover smaa Partier skaarne Varer, der hovedsagelig gik til Hamborg og Kiel, er kun afskibet en enkelt større Tømmerladning paa ca. 330 Standard (1 Standard = 165 engl. Fod<sup>3</sup>), der afskibedes til Düsseldorf. Desuden afskibedes nogle Partier Espe-Rundholter og -Tømmer til Brake, Hamborg og Rotterdam.

Det er en Selvfølge, at den ringe Afskibning af Tømmer fra Memel er meget følelig for Memel By, hvis Næringsliv er og altid har været meget afhængigt af Tømmereksporten. Man haaber imidlertid nu, at de for Tiden mellem Lithauen og Polen stedfindende Forhandlinger om Tømmertransiten paa Memelfloden vil faa en god Udgang, saaledes at Byens betydelige Savværksindustri paany vil kunne beskæftiges.

## F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

## Det drivende Vrag fundet.

Det drivende Vrag, der laa farligt for Sejlsadsen ca. 3 Kvartmil sydøst for Gedser Rev Fyrskib, er efter flere Dages Eltersøgning af Svitzers Bjergningsdamper »Sigyn« nu endelig fundet. Det viste sig at være en Skonnert paa et Par Hundrede Tons, der efter Bygningen kunde se ud til at være af finsk Oprindelse. Skroget, der var skaaret omtrent midt over, laa langt under Vandet, saaledes at det var umuligt at konstatere Navn og Hjemsted. Der foreligger aabenbart en Ulykke, men Besætningens Skæbne aner man intet som helst om.

## Drivende Mine passeret.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler:

Dansk Dampet »Belgien« rapporterer over Blaavandradio: Drivende Mine passeret den 29. f. M. Kl. 9,30 G.M.T. paa 54° 15' N. Brd. 4° 04' Ø. Lgd.

## Russisk-amerikansk Skibsfartsselskab.

Amerikanske Forretningsmænd og Russere, bosiddende i Amerika, har dannet et Handels- og Skibsfartsselskab under Navn »Russia-America Transatlantic Corporation«. Selskabet skal have en Kapital paa 5 Millioner Dollars og vil drive Eksportforretning. Dets Varer vil blive sendt med Baltic-American Line og United American Line til Danzig og andre Havne, men det vil senere selv anskaffe en Del Skibe. Prins *Sergio Romanofsky* nævnes som det nye Selskabs Præsident.

## Tysk Skibsværft lukket.

»Ostseewerft« i Frauendorf ved Stettin er som Følge af Mangel paa Ordre kommet i Vanskeligheder og tvunget til at standse Driften, der allerede i nogen Tid har været indskrænket.

## Fransk Flydedok bestilt i Hamburg.

Havnebestyrelsen i Bordeaux har hos Vulkan Werke i Hamburg bestilt en Flydedok med 25,000 Tons Bæreevne.

*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

## OPLÆGNINGER I HOLLAND

Udenrigsministeriet meddeler, at der i Henhold til Indberetning fra Konsulatet i Amsterdam i nævnte Bys Havn for Tiden er oplagt 15 nederlandske Dampskibe og 1 nederlandsk Sejlskib med ialt 72,061 Br. Reg. Tons samt 3 udenlandske Skibe med ialt 5,043 Br. Reg. Tons.

## 90 AAR

En af Svendborgs ældste Borgere, fhv. Skibsfører *E. F. Th. Hansen*, der er vel kendt og afholdt overalt i Byen, fylder den 15. ds. 90 Aar.

Kaptajn Hansen, der i sin Tid var Ejer og Fører af Skonnerten »Mathilde«, sejlede i en Aarrække paa



Østersøen, Nordsøen og Middelhavet, og adskillige af vore nu ældre Skibsførere har faaet deres første Uddannelse hos Kaptajn Hansen og vil sikkert med Venlighed mindes deres gamle Chef. Trods sin høje Alder færdes han stadig overalt i Byen, er rask og aandsfrisk og vil forhaabentlig endnu i en Del Aar kunne nyde sit vel fortjente Otium blandt sine Bysbørn.



DEN AUSTRALSKE NAVIGATIONSLOV OPHÆVET  
FOR NY GUINEA

Den australske Navigationslov er blevet ophævet for saa vidt angaar Skibsfarten paa Ny Guinea, hvilket menes at kunne medføre betydelige Fragtchancer for Skibe, der driver Fart paa australske Færvande.

## Ny Carlsberg Lager Øl.

Det af Carlsberg Bryggerierne fremstillede Ny Carlsberg Lager Øl synes at have gode Chancer for at vinde lige saa stor Popularitet som de gamle, kendte Sorter Gamle Carlsberg Lager Øl og Carlsberg Pilsner.

Den nye Ølsort, der er mørk af Farve ligesom »Gammel Lager« er fremstillet efter samme Metoder og lagret paa samme Maade som denne, men er af Hensyn til Beskatnings-spørgsmaalet gjort lettere og er af samme Styrke som Carlsberg Pilsner, d. v. s., at den indeholder 10% pCt. Alkohol mod Gamle Carlsbergs 13 pCt.

## POSITIONSLISTE PR. 5. OKTOBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Ny Karleby 1.10.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olsen, oplagt i Helsingør.  
s.s. *Absalon*, Hansen, pass. København 4.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 3.10. paa Rejse til Algier.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Archangel 3.10.  
s.s. *Alderney*, ank. Brahestad 16.9.  
s.s. *Alexandra*, ank. København 25.9.  
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Archangel 28.9.  
s.s. *Alfa*, ank. Almeria 4.10.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Messina 5.10. til Palermo.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 27.9.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Panama Canal 15.9.  
s.s. *Anna*, ank. Cette 2.10.  
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Velzen 1.10.  
s.s. *Arabien*, Harder, ank. San Francisco 28.9.  
m.s. *Arizona*, afg. Bahia 29.9. til Skandinavien.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New Orleans 1.10. til København.  
m.s. *Asia*, ank. Kobe 4.10.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Rochefort 29.9.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Minikoi 30.9. p. R. t. Menado.  
m.s. *Australien*, Dahl, afg. Yokohama 3.10. til Vancouver.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 5.10.  
s.s. *Axel*, Magleby, ank. København 27.8.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Antwerpen 4.10. til København.  
s.s. *Belgien*, Hansen, afg. Rotterdam 28.9.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. København 5.10. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Falk, København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
s.s. *Bergenhushus*, Andersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bertha*, Lassen, ank. København 22.9.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Saroka 21.9.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Nykøbing F. 3.10.  
s.s. *Bodil*, afg. Rostock 4.10.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Leith 1.10. til Königsberg.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 16.9.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Murraybay Quebec 29.9.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Boulogne 2.10.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Leith 5.10.  
s.s. *Brasilien*, afg. Leningrad 5.10. til København.  
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, afg. Colon 28.9.  
s.s. *Brelagne*, Hartmann, afg. Korsør 2.10.  
s.s. *Brelland*, Hansen, afg. London 4.10. til København.  
s.s. *Brilla*, pass. Skagen 2.10.  
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. New York 1.10.  
s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Havana 3.10.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. København 1.10.  
s.s. *Carmen*, pass. Holtenau 4.10.  
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Huelva 5.10. til Lissabon.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. San Francisco 29.9. til Liverpool.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Honningsvaag 3.10.  
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Odense 2.10.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Port Said 4.10. til Oran.

## SOMMERTIDEN I BELGIEN OPHØRT

Den danske Legation i Bruxelles meddeler Udenrigsministeriet, at Sommertiden i Belgien Natten mellem den 3. og 4. ds. er ophørt, og at den officielle Tid i Belgien fra nævnte Tidspunkt altsaa er rykket 60 Minutter tilbage.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. OKTOBER 1925.

London	20,12	Madrid	60,10
New York	416,50	Amsterdam	167,50
Berlin	99,05	Stockholm	111,75
Paris	19,40	Oslo	81,65
Antwerpen	18,80	Helsingfors	10,50
Zürich	80,35	Prag	12,36
Rom	16,90	Wien	58,80

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Almeria 28.9.  
s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Wasa 4.10.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov 7.9.  
s.s. *Danelag*, Stage, afg. Brahestad 30.9. til London.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Wiborg 3.10. t. West Hartlepool  
s.s. *Danery*, Voss, pass. Kieler Kanal 4.10. p. R. t. Rouen.  
s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 2.10.  
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Montanesse 26.9.  
s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. New York 2.10. t. København.  
s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Dorrit*, pass. Holtenau 4.10.  
s.s. *Douro*, Madsen, afg. Leith, 30.9. til Island.  
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, ank. Gent 4.10.  
s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, i Dok i Helsingør siden 22.9.  
s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Gijon 3.10.  
s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt i København siden 3.10.  
s.s. *Ellen*, Paulsen, afg. Almeria 3.10.  
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 28.9.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Archangel 30.9.  
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Aalborg 2.10. til Consjø.  
s.s. *England*, Stengade, ank. New York 25.9.  
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Odense 3.10. til Uleåborg.  
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. London 30.9.  
s.s. *Erik*, Christensen, oplagt i København siden 1.10.  
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Kotka 29.9.  
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Loctudy 28.9.  
s.s. *Esbarn Snare*, Jørgensen, oplagt i København siden 4.10.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ester*, afg. Wiborg 3.10.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Calais 3.10.

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. Marstrands Eftf.

## 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,  
»LAMBERT STOCK, LONDON«  
LONDON, E.C. 3.

LONDON

## FILLIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	»Lambert«	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street .....	»Lambert«	
Port Talbot, Exchange Buildings .....	»Lambert«	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. ....	»Lambrose«	
Tyne Dock, 67, Hudson Street .....	»Lambrose«	
Blyth, 19, Ridley Street .....	»Lambrose«	
West Hartlepool, Victoria Terrace .....	»Lambrose«	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street .....	»Lambert«	
Methil, 82, East High Street .....	»Lambert«	
Burntisland, 20, High Street .....	»Lambert«	
HULL, Prudential Buildings .....	»Lambrose«	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	»Lambrose«	
Immingham, Dock Offices .....	»Lambrose«	

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. "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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

Telefoner {Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## 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

GRIMSBY

## 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 Skruetaksler 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

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

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

s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 4.10.  
s.s. *Expres*, Jørgensen, ank. København 5.10.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart København-sydfynske Pl.  
m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Port Said 4.10. til St. Nazaire.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 22.9.  
s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Fiona*, Petersen, oplagt i København siden 3.8.  
m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Southampton 5.10.  
s.s. *Flora*, Andersen, ank. Esbjerg 3.10.  
s.s. *Florida*, Holst, afg. Las Palmas 24.9. til Golfen.  
s.s. *Flynderborg*, Wendt, pass. Finisterre 30.9.  
s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Aalborg 1.10.  
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Trapani 21.9.  
s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. West Hartlepool 2.10.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 26.9.  
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Manzanillo 2.10.  
s.s. *Frejr*, Nikolajsen, afg. Aalborg 5.10. til København.  
s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 3.10.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Frøde*, Bastholm, afg. Port Talbot 24.9. til Quebec/Montreal.  
s.s. *Fylla*, Callesen, ank. St. Servan 3.10.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ivigtut 25.9.  
s.s. *Gerda*, ank. Palma 30.9.  
s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, afg. Sarpsborg 1.10. til Boston.  
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Korsør 4.10.  
s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 3.10.

## H

s.s. *Halfdan*, ank. Riga 3.10.  
s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Sharpness 4.10.  
s.s. *Hamlet*, Schou, ank. København 2.10.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Nørkøping 2.10  
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Aarhus 2.10.  
s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København siden 23.7.  
s.s. *Harriet*, ank. Rotterdam 3.10.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hekla*, Borch Kronika, oplagt.  
s.s. *Helene*, pass. Dungeness 4.10.  
s.s. *Helga*, ank. Calais 4.10.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 26.9. til New York.  
s.s. *Hengest*, Nielsen, udlejet til Troppettransport.  
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Dakar 1.10.  
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Methil 3.10.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Stettin 5.10.  
s.s. *Hjelm*, Pedersen, oplagt i København siden 15.5.  
s.s. *Hjørholm*, Heide, afg. Libau 5.10. til Windau.  
s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. London 1.10.  
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ivigtut 27.9.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Buenos Aires 28.9.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Trangsund 29.9.  
s.s. *Inger*, ank. Nizza 5.10.  
s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Nielsen, afg. Norfolk 18.9. til Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, afg. København 5.10. til Königsberg.  
s.s. *J. C. la Cour*, Lundberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Trangsund 2.10.  
m.s. *Java*, Schmidt, pass. Perim 20.9. p. R. t. Singapore.  
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Newport News 29.9.  
s.s. *Jenny*, afg. Wismar 6.10.  
s.s. *Johanne*, pass. Brunsbüttel 5.10.  
s.s. *Jolantha*, Dreyer, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Huelva 2.10.  
s.s. *Josey*, Jensen, afg. Kotka 4.10. til Garston.  
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. New Orleans 3.10.  
m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Penang 26.9. til Colombo.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Nuras 3.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. København 2.10. p. R. t. Kotka.  
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Goole 2.10.  
s.s. *Karen*, Jordt, afg. Tuborg 2.10.  
s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 5.10.  
s.s. *Kasan*, Sørensen, oplagt i Esbjerg siden 29.8.  
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 2.10. til København.  
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 28.9.  
s.s. *Kentucky*, afg. Madeira 24.9. til Golfen.  
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Norfolk, Va. 24.9.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Masned Sund 3.10.  
s.s. *Knud*, Nielsen, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.  
s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 24.9.  
s.s. *Koldinghus*, Petersen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.  
s.s. *Kronborg*, Sørensen, pass. Colon 29.9.  
s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Archangel 16.9.  
s.s. *Kurland*, Bendsen, afg. Wiborg 30.9.  
m.s. *København*, Christensen, ank. Danzig 6.9.

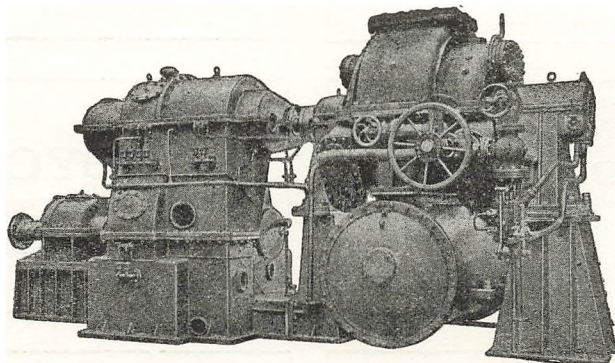
## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Leningrad 29.9.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Yxpila 29.9.  
s.s. *Lillian*, ank. Warkworth 1.10.  
s.s. *Lily*, Paulsen, afg. Leith 3.10.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Halifax 4.10.  
s.s. *London*, Caspersen, ank. Archangel 23.9.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia Blanca 3.10. til Santos.

# ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

## MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.  
Økonomisk.  
Enkel  
Konstruktion.



Lille Rumfang.  
Lille Vægt.  
Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10,000 HK.

AKTIESELSKABET

# ATLAS

KJØBENHAVN L

MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
**BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG**

**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

MONTREAL

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
**FERD. PHILIPSON & CO.**  
AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN

**MONTREAL (CANADA)**  
TLG.-ADR.: SUPPLYCO-MONTREAL

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

LONDON AGENT:  
**C. P. FRESH WATER**  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

## JONATHAN MAY & SØNNER

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

PHILADELPHIA

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

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 &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

## MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

CARDIFF

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.

*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.

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**

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

Skibredere · Skibsmæglere · Speditører

**GRANGEMOUTH**

Faste Ruter: Grangemouth, Middlesbro', Antwerp

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



## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Pedersen, afg. Dunkirk 3.10. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. St. Vincent 28.9. til Golfen.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Odense 1.10.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hamborg 5.10.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Archangel 1.10.  
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, ank. Garston 1.10.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, ank. Luleå 5.10.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bureå 3.10. til Grangemouth.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Lødingen 30.9. paa Rejse til W. Hartlepool.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Norfolk 1.10. til St. John N. B.  
 m.s. *Mexico*, ank. Nakskov 15.9.  
 s.s. *Middelhavet*, Odense, ank. Archangel 23.9.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Aarhus 1.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Carcubian 2.10. til Troon paa Rejse til Island.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

- s.s. *Nancy*, afg. København 5.10.  
 s.s. *Nalal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.  
 s.s. *Nautik*, ank. Palma 1.10.  
 s.s. *Nerma*, ank. Barcelona 3.10.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Buenos Aires 4.10. til Rosario.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, pass. Hirthals 3.10.  
 s.s. *Nordsoen*, ank. Barcelona 4.10.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Aarhus 2.10.  
 s.s. *Norman Isles*, ank. Kherson 27.9.

## O

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Immingham 3.10.  
 m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, afg. Leningrad 29.9. til Ghent.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. København 4.10.  
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt i København 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Mühlendorff, ank. Barry 1.10.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Rotterdam 30.9. til Teneriffe.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

- s.s. *Pacific*, Mathiesen, pass. Finisterre 4.10. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Parana*, Heistberger, ank. Portland 2.10. pass. Schilly 4.10. paa Rejse til San Francisco.  
 m.s. *Parkeston*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pensylvannia*, Herskind, afg. Nykøbing F. 5.10. til Kalundborg.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. København 3.10. til Gefle.  
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. Holtenu 5.10. p. R. t. Leningrad.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Port de Bouc 22.9.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Archangel 17.9.

## R

- s.s. *Randi*, ank. Leningrad 1.10.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bangkok 2.10.  
 s.s. *Rhone*, Ingeman Andersen, i København-London Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Manchester 2.10.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. København 1.10. til Uleåborg.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Newcastle 30.9.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, ank. Leith 4.10. i Exportfart.

## S

- s.s. *Saga*, i Dok i Helsingør siden 26.9.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 26.9. paa Rejse til Nyborg.  
 s.s. *Seine*, afg. Dunkirk 3.10. til København.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 26.9. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Luderitz S. W. Afrika 30.9.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Perim 29.9. p. R. t. Batavia.

- s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Las Palmas 1.10. paa Rejse til Cape Town.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newcastle N. S. W. 8.9. til Callao.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Callao 1.10. til San Pedro.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Boulogne 2.10.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Aalborg 2.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Miami 1.10.  
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Kieler Kanal 4.10. paa Rejse til Rouen.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Wiborg 26.9.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Berwick-on-Tweed 1.10.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Stettin 2.10.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, pass. Skagen 4.10. paa Rejse til Hull.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 5.10. til Aarhus.  
 s.s. *Skodsborg*, Bercholt, afg. Susa 3.10.  
 s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Soroka 25.9.  
 s.s. *Sleipner*, Hansen, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Ymuiden 28.9.  
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 3.10. til Danzig.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Middelfart 30.9.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Dungeness 2.10.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Nassau 22.9.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Teneriffa 1.10.  
 s.s. *Svanhild*, Christensen, ank. København 2.10.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 5.10. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Tanger 4.10. til Ceuta.  
 s.s. *Svend*, ank. København 2.10.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Marseilles 21.9.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Progreso 1.10.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Horsens 4.10.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 29.9. til Manchester.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Norfolk 3.10. til Nørresundby.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. København 1.10. i Exportfart.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Axelsvick 4.10.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Stettin 3.10.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 1.10.  
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Pedro 24.9. til Hamborg.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Javahead 24.9.  
 s.s. *Trondhjem*, Ankersø, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, afg. Marseilles 5.10. til Genua.  
 s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 3.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Ulla*, Jensen, ank. Cardiff 2.10.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Hernøsand 28.9.  
 s.s. *United States*, Meyer, afg. New York 1.10. til København.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 22.9.

## V

- s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Patras 3.10.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Ostende 26.9.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Helsingfors 3.10.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Uleåborg 4.10. til Rouen.  
 s.s. *Veratyr*, Petersen, afg. Ivigtut 21.9. til København.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Havana 3.10.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 4.10. i Exportfart.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jacobsen, ank. Bremen 2.10.

## W

- s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Skellefteå 1.10.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Råfsø 2.10. til London.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Alexandria 30.9. til Colombo.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Brunsbüttel 29.9.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Philadelphia 2.10.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 2.10.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 · 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

Telegr.-Adr.:  
Amiante

**M. B. COHIN**

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier  
samt tekniske Rekvitter for Damp- og Motorskibe

ASBESTPAKKET KEDELBSLAG.

**KLINGER'S**  
STEMPEL-SKYDEVENTILER.**ESBJERG**  
TOVVÆRKS-FABRIK A/sleverer det bedste  
MANILA TOVVÆRK  
Forlang derfor vort Fabrikat hos  
Deres Skibshandler.**J. ANDERSEN & CO**  
**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**COOMBES, MARSHALL & CO. Ltd.**DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGHCoder:  
Watkin's & Scott'sTelegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough**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,  
Motorlægere og  
Rhin-BaadeTelegram-Adresse:  
VELTENAAR, ROTTERDAM**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for  
Kornelevator KompagnietAdm. 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, Tornagaarden, Bergen.

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter

VALÈNCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien  
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes TillidTelegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 409.  
Coder: Watkins 1881 og Till. 1884. Scott's 10. Udg. 1906**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

**DEN**  
**KJØBENHAVNSKE**  
**SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- &amp; KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO  
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## 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:  
»DÅMOTIA«

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

**MARIUS NIELSEN & SØN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: **KALVEBOD BRYGGE 4, KØBENHAVN B**  
„MARIUSON“

**DET FORENEDE  
DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSIL**  
Telegr.-Adr.: “Holmald”  
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. SHERBURN**

BEFRAGTNINGS-AGENT  
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: “DORA, GOOLE”  
BANK CHAMBERS,  
GOOLE

SKIBE

**C. P. JENSEN**

St. Annæ Plads 6 TELEFON 8430 KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: “FREIHTS”  
A/S DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**

**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN

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

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

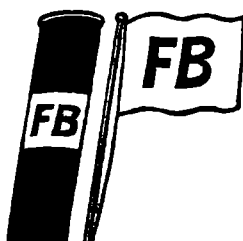
**CARL V. D. HUDE**

SKIBSMÆGLER

**AARHUS**

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944  
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043  
Nattelf. i Strømme og Stålfælde: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 42

FREDAG 16 · OKTOBER 1925

32 · AARG.

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

### SKAL, SKAL IKKE, SKAL — ?

Naar Tilbudene overskrider Begæret, falder Pri-serne og omvendt. Det gælder for Varer, og det gælder for Fragt, og det kan man ikke komme uden om. Saare naturligt er det derfor, at de, som det direkte gaar ud over, søger at bøde paa de triste Virkninger af det økonomiske Livs ubønhørlige Gang. Saaledes ogsaa med Skibsfartens Mænd Verden over. De lider i Øjeblikket ondt paa Grund af det haabløst slette Fragtmarked, som er en direkte Følge af, at Tonnage-Tilbudet langt overskrider Fragt-Begæret. I og for sig er der ikke for meget Tonnage. Det er Købeevnen, det kniber med i visse Lande, som for Eksempel Rusland, hvor Krig og Revolution midlertidig har lagt øde det økonomiske Liv og tvunget Befolkningen ned paa en ikke menneskelig Levestandard. Og man staar som Følge heraf overfor det meningsløse Misforhold, at de Nødvendighedsartikler, som Befolkningen i aller højeste Grad trænger til i nogle Lande, med store Tab oplagres i andre.

Det er denne Tilstand, som de naiveste i de forskellige Folk tror at kunne ændre igennem en Virkeliggørelse af socialistiske Doktriner. Skibsfartens Mænd er ikke naive. De bygger ikke paa Doktriner, der hviler paa en nationaløkonomisk Sumps svigefulde Grund. Men naturligvis sidder de ikke stille og lader Verden skøtte sig selv. Paa det sidste Aarsmøde, som Baltic and White Sea Conferencen holdt i Oslo, drøftede Skibsfartens internationale Delegerede, hvorledes man bedst burde raade Bod paa de fortvivlede Forhold, som det syge Fragtmarked var Fader til, og som truede selve Skibsfartens Livsnerve. Man drøftede bl. a. et frivilligt Oplægningssystem, og Conferencen blev befuldmagtiget til at indkalde til et særligt Møde, hvis dens Ledelse mente dette fornødent.

Det er ingen Hemmelighed, at allerede paa dette Tidspunkt havde Dansk Dampskibsrederiforenings dygtige og afholdte Næstformand, Konsul Chr. Andresen udarbejdet et Forslag, som Conferencen først nu har ladet tilflyde Offentligheden.

### Oplægning af disponibel Tonnage.

Konsul Andresen foreslaar at anmode Rederiorganisationerne i alle de Lande, der er Medlem af Conferencen, om at undersøge, hvorvidt Rederne vil være tilbøjelige til at slutte sig sammen med det Formaal at oplægge en Del af den disponible Tonnage. Thi hvis et stort Antal Baade unddrages Markedet, vil Følgen i Form af højere Fragter ikke udeblive, medens den nuværende spredte Oplægning vil være uden Resultat, erklærer Konsulen.

Da Oplægningsomkostningerne ikke er ganske smaa, skal »Oplægningsselskabet« opkræve et Kontingent, f. Eks. 1 Kr. pr. Brutto-Ton, hvorigennem man mener omtrent at kunne dække Rederne Udgiften ved Oplægningen.

Naar Conferencens internationale Udvalg har faaet

Tilsagn om Tilslutning fra saa mange Skibe, som man anser for nødvendigt til Gennemførelse af Planen, skal der rettes en kraftig Henstilling til Rederierne om fra et bestemt Tidspunkt at begynde Oplægning i stor Stil. Virkningen menes at ville vise sig i Løbet af 1½—2 Maanedere.

Samtidig med Offentliggørelsen af Konsul Andre-sens tankevækkende Forslag, der, som Konsulen selv siger, paa mange Punkter støtter sig til den Plan, som Sir William Noble, den ansete engelske Skibsreder fremsatte i 1914, men som i Modsætning til dennes hviler paa Frivillighedens Grundlag, meddeler Konferencen, at den imødeser med Interesse Forslag og Udtalelser fra andre Redere. Mange af disse foreligger allerede. Omstaaende bringer vi saaledes Udtalelser af saa fremragende britiske Redere som Sir Walter Runciman, Mr. R. S. Dalgliesh, Sir Arthur Sunderland og andre, som med stor Voldsomhed vender sig imod Tanken om kunstig Oplægning.

Den ansete Rotterdam-Reder, Mynheer C. Vermey beskæftiger sig ogsaa indgaaende med dette Emne i en yderst interessant Artikel, som fremkommer i denne Uges *Scandinavian Shipping Gazette*. Heller ikke han tror paa Oplægningssystemet, fordi det, som han siger, ikke fjærner Ondets Rod. Han sammenligner Systemet med de giftige Arbejdsløsheds-Understøttelser og karakteriserer det som et straalende Fata Morgana. Han mener, og her er vi ganske uenige med ham, at Rederne bør ikke bestille ny Tonnage, ikke bygge ny Skibe saa længe Markedet ligger som det ligger. Erfaringen viser, forekommer det os, at de ny Skibe er de eneste, der i Øjeblikket klarer sig nogenlunde, navnlig da Motorskibene — saa vidt vi ved, er intet Motorskib lagt op her eller andetsteds. Snarere burde Rederne — og dette gælder særlig de britiske — afholde sig fra at sælge deres udrangerede Skibe til Lande med svag Valuta og lav Arbejds løn og derved paaføre sig selv og andre en unfair Konkurrence.

### Stærk Nedgang i Skibsbygningsindustrien.

Mynheer Vermey's Raad om ikke at bestille ny Skibe synes desværre at være bleven fulgt, inden det er fremsat. Ifølge de af Lloyds i Gaar offentliggjorte Tal bevæger Skibsbygningsindustrien sig stadig ad en nedadgaaende Kurve. Den sidste Beretning fra Lloyds Register and Shipping for Kvartalet, der endte 30. September 1925, frembyder et meget sørgeligt Skue. Den samlede Verdenstonnage under Bygning 2,206,905 Tons viser en Tilbagegang paa 162,926 Tons sammenlignet med det foregaaende Kvartal, og den er 1,239,653 Tons under de højeste Tal naaet før Krigen, den 30. Juni 1913, da det tilsvarende Tal var 3,446,558 Tons. I Øjeblikket er der i hele Verden under Bygning 21 Skibe paa 10 til 20,000 Tons hvert og 10 Skibe paa 20,000 Tons og derover. 12 af de 21 og 5 af de større Skibe bygges i Storbritannien og Irland. Opgørelsen viser, at der i Øjeblikket er 48 Dampere og Motor-

skibe, hvert paa over 1,000 Tons, med en samlet Tonnage af 344,136 Tons under Bygning til Transport af Olie i bulk. Af disse Tankskibe bygges 19 med en samlet Tonnage af 135,224 Tons i Storbritannien og Irland, 19 paa ialt 89,600 Tons i Tyskland, 11 paa ialt 65,900 Tons i Holland, 3 paa ialt 17,100 Tons i Sverige, 2 med en samlet Tonnage af 14,000 Tons i Italien, 1 paa 9,500 Tons i U.S.A., 1 paa 8,912 Tons i Danmark og 1 paa 3,900 Tons i Frankrig.

I Storbritannien og Irland er der i Øjeblikket 1,009,155 Tons under Bygning, eller over 84,000 Tons mindre end den 30. Juni i Aar. Den samlede Tonnage under Bygning i alle andre Lande, 352 Skibe med en Tonnage af 1,197,750 Tons, er omtrent 78,000 Tons mindre end i Slutningen af Juni. Tallene for disse Lande er som følger:

Tyskland .....	73	306,626
Holland .....	44	127,775
Italien .....	40	269,802
Frankrig .....	36	150,220
De Forenede Stater .....	36	69,866
Britiske Dominions .....	23	32,047
Norge .....	22	19,770
Sverige .....	20	71,580
Danmark .....	18	70,760
Japan .....	13	53,270
Spanien .....	5	11,427
Belgien .....	5	5,045
Argentina .....	4	1,600
Kina .....	3	2,800
Danzig .....	3	2,668
Estland .....	3	1,250
Jugoslavien .....	3	551
Portugal .....	1	693

Ikke mindre end 26 Skibe paa ialt 244,002 Tons blev paabegyndt udenfor Storbritannien og Irland og 64 Skibe paa ialt 250,378 Tons sat i Vandet, en Stigning sammenlignet med det foregaaende Kvartal paa 11,693 Tons, hvad den paabegyndte Tonnage angaar, og en Nedgang paa 44,748 Tons for den søsatte Tonnage.

Tonnagen af Motorskibe under Bygning andrager 1,088,888 Tons, medens den under Bygning værende Dampskibstonnage beløber sig til 1,090,456 Tons. Motorskibstonnagen under Bygning er altsaa praktisk talt ligesaa stor som Dampskibstonnagen, hvilket viser den forbausende Udvikling, der finder Sted med Hensyn til Antagelsen af dette System for Fremdrivning. I Storbritannien og Irland var i Slutningen af September 356,480 Tons Motorskibe under Bygning, hvilket er 55 pCt. af den under Bygning værende Dampskibstonnage.

I Danmark, Tyskland, Holland, Italien og Sverige overstiger Motorskibstonnagen under Bygning langt Dampskibstonnagen. Den samlede Tonnage for disse 5 Lande andrager 207,955 Tons Dampskibe og 636,542 Tons Motorskibe.

Den samlede H.K. af Maskiner under Bygning eller under Installation i Skibe ved Slutningen af September androg 1,523,405 H.K., af hvilke 642,266 byggedes i England, 193,680 i Tyskland, 144,480 i Italien, 127,900 i Frankrig, 106,200 i Danmark og 308,879 H.K. i andre Lande.

Af alle de Skibe, der i Øjeblikket er under Byg-

ning, skal 342 med en samlet Tonnage af 1,503,252 Tons klassificeres hos Lloyd. I dette Tal er ikke indbefattet Skibe paa under 100 Tons og ikke heller Skibe, hvis Bygning ikke er paabegyndt.

#### Amerika udvider sin Tonnage.

En Reduktion af de europæiske Skibsbygninger var maaske forsvarlig, hvis den øvrige Del af Verden fulgte Trop med Evropa. Men intet tyder herpaa. Tværtimod. Fra Japan hører man, at de ældre Skibe udrangeres og hugges op, og at Selskaberne — vistnok med Statsstøtte i en eller anden Form — bygger tip-top moderne Skibe i stor Stil. Det samme gælder Amerika. Man maa endelig ikke tro, at de uhyre Tab, som Staterne har lidt paa sin statsdrevne Skibsfart, virker afskrækkende paa dem. De vil a tout prix have en Handelsflaade, og naar man, som de, ikke er bange for at betale Prisen, faar de den jo ogsaa. Lederen af Shipping Board, Admiral W. S. Benson, hvis Magt er større i Dag end nogensinde, og som i disse Dage har tvunget sin Vilje igennem lige over for selveste Præsident Coolidge i et Principspørgsmaal, kræver ikke mindre end 230,000 Tons Nybygninger aarlig — deriblandt til at begynde med to 30,000 Tons Oceanflyvere til europæisk Rutefart — og det synes som om han har hele den Del af den amerikanske offentlige Mening, der betyder noget, bag ved sig.

#### DE ALTFOR DYRE HAVNETAKSTER

I følge *Nationaltidende* har Havneudvalget i Aarhus ført Forhandlinger med Trafikministeriet om Nedsættelse af de altfor dyre Havnetakster.

Nu har Ministeriet imidlertid meddelt, at det ikke kan gaa med til den af Havneudvalget foreslaede Nedsættelse af Taksterne i den ønskede Udstrækning. Det gælder navnlig Bugsertaksterne, den delvise Fritagelse for Havneafgifter for Skibe i Rutefart og Overliggedagspengene. Borgmester *Jacob Jensen*, der er Formand for Havneudvalget, udtaler for *Demokraten* sin Beklagelse, og Sagen vil nu paany komme til Behandling i Havneudvalg og Byraad.

Det er i Grunden et stift Stykke, at det specielle Ministerium, der i denne Sag skal varetage Erhvervenes og Landets Interesser — altsaa paase at disse ikke udbyttes — sætter sig imod en Nedsættelse, som Aarhus Havn selv foreslaar uden Pression nogetsteds fra.

De altfor dyre Havnetakster i danske Provinser er, som vi allerede antydede i vort sidste Nummer, paa Vej imod den herostratiske Verdensberømmelse. I sit sidste Cirkulære drager nu ogsaa the Baltic and White Sea Conference til Felts imod de danske Provinshavnens Udplyndring af den internationale Skibsfart, og det betyder vel sagtens, at internationale Forholdsregler vil blive taget imod Fortsættelsen af denne Udplyndrings-Politik.



## SØFOLKS PENSIONERING I SVERIGE

Kommerskollegiet har nu afgivet Indstilling angaaende et om en særlig Pensionsforsikring for Søfolk udarbejdet Lovforslag. Kollegiet har udarbejdet et nyt Forslag til Ordning af Pensionsspørgsmaalet, hvorved der paabydes en særlig Pensionering (Alders- og Invalidpension) baseret paa Afgifter fra Søfolkene selv. Dette vil medføre, at den Hyreafgift, som Søfolkene nu betaler, ophæves. De med Admini-

strationen af Pensioneringen forbundne Udgifter, der af Kollegiets forsikringstekniske Sagkyndige anslaaes til højst 46,000 Kr. om Aaret, udredes af Staten. Sømandshjemmenes Understøttelses-Virksomhed bibeholdes, men indskrænkes, efterhaanden som den nye Pensionering bliver effektiv, til kun at gælde Søfolks Efterladte, Enker og Børn og tilfældige Understøttelser.

Efterhaanden som den nye Pensionering bliver effektiv, afvikles den af Handelsflaadens Pensionsanstalt nu drevne Virksomhed.



## ER TONNAGEOPLÆGNING ALLIGEVEL IKKE VEJEN?

De vanskelige Forhold for Skibsfarten, der nu har hersket i lange Tider, hvilket, da der ikke synes at være Udsigt til en væsentlig Bedring i en over-skuelig Fremtid, har bevirket, at Offentligheden i den senere Tid har debatteret Spørgsmaalet ivrigt, har foranlediget det engelske Skibsfarsblad *Fairplay* til at rette en Forespørgsel til forskellige fremragende britiske Redere, om hvorvidt det efter deres Mening vilde være muligt at gennemføre en almindelig Oplægning af Skibe til Bedring af Markedet. Bladet har modtaget Udtalelser fra forskellige Redere, og vi tillader os her-ved at gengive nogle af disse.

Sir *Walter Runciman* udtaler bl. a., at han aldrig har troet paa Muligheden eller Nyttens af at oplægge fremmed og britisk Tonnage, og han har ved en tidligere Lejlighed, da nogle Medlemmer af Shipping Federation fremsatte et lignende Forslag, bekæmpet det af al Magt. Efter Sir Walters Mening opnaar man aldrig at fremme Handelen ved den Art Forholds-regler.

En af de største Redere i Newcastle, Mr. *R. S. Dalgliesh*, erklærer absolut ikke at være nogen Til-hænger af Oplægning, hvad enten det gælder britiske Skibe alene eller tillige udenlandske. Han har holdt sig udenfor The Baltic and White Sea Conference, der jo er Hovedforbindelsesleddet mellem britiske og fremmede Redere, og Grunden er, at de sidstnævnte ikke vil forpligte sig til at overholde de Certepartier, der er vedtagne af The Documentary Committee.

## Tonnageoplægning er Humbug.

En anden fremragende Reder i Newcastle, Sir *Arthur Sutherland*, udtaler, at efter hans Mening er alle disse Planer om Oplægning af Tonnage Humbug og vil aldrig kunne gennemføres. For nogle Aar siden blev det forsøgt at regulere Fragten fra Tyne til Kron-stadt. Der blev i den Anledning holdt Møder i New-castle, og faa Timer efter at det sidste Møde, paa hvilket Raterne var fastsat, var afsluttet, traf et stort Rederi, der havde underskrevet Overenskomsten, Af-tale om den stipulerede Fragt med et »back letter« for 3d. pr. Ton. Firmaet Cairns, Noble & Co. har ligeledes i sin Tid fremsat en Plan om Oplægning af Ton-nage, men ogsaa da blev det en Fiasko. Der er alt for mange Interesser blandt Rederne, der kommer i Strid med hverandre, til at en saadan Plan kan gennem-føres. Tilbud og Efterspørgsel vil altid bestemme Fragtmarkedet, og naar Redere absolut vil fare til og bygge Skibe, som ikke tiltrænges, maa de ogsaa tage Følgerne.

En Cardiff-Reder kommer til samme Resultat, idet han finder en saadan Plan alt for uhyre til, at man kan gennemføre den tilfredsstillende. Vore Konkur-renter paa Kontinentet samt Japanerne, udtaler han, har Fordelen af ringere Udgifter til Lønninger, Proviantering, Forsyninger og Reparationer etc. samt desuden mindre Besætninger paa deres Skibe. Der er ligeledes en meget sandsynlig indirekte Statsstøtte, og endelig er der Restriktioner overfor anden Skibsfart end deres egen, omend det ikke udarter til Flag-discrimination. Hvis britiske Redere gik med til en Tonnageoplægning, vilde de fremmede vedblive at sejle, idet de har mindre Driftsudgifter. De vilde stadig bevare deres nuværende Fordele, og indtil deres Driftsudgifter bliver lige saa store som vore, vil det være unyttigt at diskutere Oplægningsplaner, da de under de nu herskende Forhold altid vil kunne accep-tere Fragtrater, med hvilke britisk Tonnage ikke vil kunne konkurrere, selv om udenlandske Redere, saa vidt jeg véd, ogsaa nu finder det vanskeligere og

vanskeligere at indsejle Fortjeneste. Om ogsaa de udenlandske Redere skulde slutte sig til Planen om en Oplægning, vil en saadan uhyre, verdenomspæn-dende Plan gøre det meget vanskeligt at kontrollere et saadant fælles Kompensationsfond, da der ikke vilde være en fælles Basis for Rederne.

## Ophugning i Stedet for Salg.

Og hvilke Chancer vilde man have for at straffe Redere saa langt borte som f. Eks. de japanske, hvis det blev bevist, at de brød Oplægningsbestemmelserne? Fremfor en saadan Oplægningsplan vilde jeg fore-trække, at britiske Redere indbetalte til en fælles Fond paa Basis af deres Tonnage for derigennem at yde de britiske Redere, der solgte deres mere eller mindre forældede Tonnage til Ophugning, hellere end at sælge den til udenlandske Redere til en langt højere Pris og derved paaføre britisk Tonnage yderligere skarp Kon-kurrence, en Erstatning, saaledes at de fik enten hele Differencen eller i hvert Fald en Del af den udbetalt af Fonden.

Endelig tror jeg ikke, at Redere, der i Øjeblikket er i Stand til at sejle deres Skibe saaledes, at de faar deres Udgifter dækkede eller maaske endog indtjener et lille Overskud som Følge af deres lange praktiske Erfaring og dygtige Administration, vilde være tilbøje-lige til at gaa med til at støtte Redere, der grundet paa forskellige Forhold, økonomiske og andre, ikke er i Stand til at holde deres Tonnage beskæftiget.

En anden erfaren Reder giver Forslaget Naades-stødet i følgende Vendinger: Dette Spørgsmaal blev rejst paa Baltic and White Sea Conferencens Møde i Oslo i Sommer og henvistes til det staaende Udvalg, der skulde undersøge, hvorvidt en praktisk Plan kunde fremsættes.

De Vanskeligheder, en saadan Plan vil møde, er imidlertid betydelige, og for mig staar det, som om den største Vanskelighed er, at Rutebaade og Tramp-baade griber ind i hverandre i en saadan Grad, at Fragterne, hvis der blev Knaphed paa Trampdam-pere i Markedet, nødvendigvis mere og mere vilde gaa over til Rutebaadene, og det vilde derfor være nød-vendigt, at alle Rutebaadene eller Størstedelen af dem blev inddraget under Planen. Dette er den første Vanskelighed, da Rutebaadene antagelig ikke kunde lægge op.

En anden Vanskelighed er, at Planen maatte gen-nemføres internationalt, og i saa Fald støder man paa den Kendsgerning, at en Del udenlandske Skibe kan drives langt billigere end britiske, og det vilde sand-synligvis blive vanskeligt at faa saadanne Skibe til at lægge op, naar de kunde opnaa Fragter, ved hvilke britiske Skibe vilde foretrække at lægge op.

## Planen ugennemførlig.

En tredje Vanskelighed, der maaske vil vise sig at være den værste, er Oprettelsen af et internationalt Udvalg til Administration af Fonden, og efter at have gennemtænkt hele Sagen meget nøje, er jeg kommet til det Resultat, at Vanskelighederne er saa store, at det vil være umuligt at overvinde dem.

Forskellige andre britiske Redere udtaler sig i gan-ske lignende Retning til Bladet, der fremhæver den ejendommelige Tilfældighed, at samtlige hidtil mod-tagne Besvarelser skriver sig fra Modstandere af Plan-en. Der er imidlertid andre, der mener, at en saadan Plan er baade ønskelig og gennemførlig, og Bladet haaber at modtage Udtalelser fra disse, saaledes at det kan blive i Stand til at offentliggøre de Grunde, hvorpaa disse Redere støtter deres Mening.

# RADIOTELEGRAMMER ANGAAENDE IS- OG NAVIGATIONSFORHOLD VED FINLANDS KYSTER

I KRAFT FRA OG MED SEPTEMBER 1925

Meddelelserne gives i Chiffertelegram over Helsingfors (O. J. A.) paa Bølgelængde 2,000 m (Poulsen) Kl. 12,30 finsk Tid (10,30 Greenwich Tid). Desuden gentages af Hangö (O. J. D.) paa Bølgelængde 600 m paa Forespørgsel det sidst afgivne Telegram, hvorhos Hangö ogsaa om fornødent giver Oplysninger om Tydningen af Chiffrene.

Meddelelserne gælder Forholdene om Formiddagen samme Dag, de gives.

Chiffertelegrammerne er opstillede efter følgende Skema:

Is Finland AA ininin ininin ininin BB ininin ininin ininin CC ininin ininin ininin DD ininin ininin ininin EE ininin ininin ininin ininin FF ininin ininin ininin GG ininin ininin ininin, hvori Bogstaverne i og n erstattes med Tallene 0—9 eller Bogstavet X.

I Telegramskemaet gælder Tegnene paa Bogstavet i's Plads Isforholdene, Tegnene paa Bogstavet n's Plads Navigationsforholdene i Overensstemmelse med følgende Chiffer:

## 1) Isforholdene (Tegnene paa Pladserne i).

- 0 Isfrit.
- 1 Let Is (let Sjapis, tynd Fastis).
- 2 Fast Is.
- 3 Drivis.
- 4 Bælte af Skrueis eller sammenpakket Drivis.
- 5 Havsræk i Kystlinjens Retning.
- 6 Svær Fastis.
- 7 Svær Drivis.
- 8 Pakis.
- 9 Isskruning.
- X Intet at meddele.

## 2) Navigationsforholdene (Tegnene paa Pladserne n).

- 0 Skibsfarten uhindret.
- 1 — — for Dampere, vanskelig for Sejlere.
- 2 — — vanskelig for svage Dampere, lukket for Sejlere.
- 3 — — kun mulig uden Isbryderhjælp for kraftige Dampere.
- 4 — — kun mulig uden Isbryderhjælp for isforstærkede Dampere.
- 5 Skibsfarten opretholdes ved Isbryderhjælp.
- 6 Rende brudt i den faste Is.
- 7 Skibsfarten lukket for Øjeblikket.
- 8 — — lukket.
- 9 Forholdene ukendt paa Grund af usigtbart Vejr.
- X Intet at meddele.

Ved Bogstavparrene AA, BB, CC, DD, EE, FF og GG indeles Telegrammet i 7 Hovedgrupper, hver bestaaende af 3 Undergrupper med tre Par Tegn in i hver. Hvert saadant Tegnpar in angiver Forholdene i et Omraade eller Farvand paa den Maade nedenstaaende Opstilling viser.

Hoved-gruppe	Under-gruppe	Tegnpar in	Omraade eller Farvand
AA	I	I	Björkö Sund.
		II	Omkring Werkkomatala.
		III	Havet vest for Björkö.
	II	I	Farvandet Wiborg-Trångsund.
		II	— Trångsund-Rödhäll.
		III	Udenom Rödhäll.
	III	I	Kotka Havn og nærmeste Skærgaard.
		II	Udenom Rankö.
		III	Udenom Luppi.
BB	I	I	Havet øst om Hogland.
		II	— sønden om Hogland.
		III	— vest om Hogland.
II	I	Helsingfors sydl. Havn og nærm. Skærgaard.	
	II	Udenom Sveaborg.	
	III	— Gråskärsbåderna.	
III	I	Ved Porkala.	
	II	Udenom Kallbåden.	
	III	Barösundsfjorden.	

Hoved-gruppe	Under-gruppe	Tegnpar in	Omraade eller Farvand
CC	I	I	Havet udfor Jusarö.
		II	Hangö Havneomraade og nærm. Skærgaard.
		III	Omkring Russarö.
DD	II	I	Havet længere ude, indenf. Synsv. Russarö.
		II	Hangö vestre Fjord.
		III	Søndre Del af Gullkronafjord.
EE	III	I	Åbo Havneomraade til Stora Bocken.
		II	Erstan.
		III	Ved Lövskär.
FF	I	I	Widskärfjorden.
		II	Omkring Utö.
		III	Havet længere ude, indenf. Synsv. fra Utö.
GG	II	I	Skiftet.
		II	Föglö skærgård.
		III	Ved Ledsund.
III	I	I	Øst om Nyhamn.
		II	Havet udenfor Kobbaklinter.
		III	Mariehamn Skærgaard.
I	II	I	Vest om Eckerö.
		II	Ud mod Sälskär.
		III	Skærgaarden udfor Raumo.
II	III	I	Havet udfor Raumo, nærmere.
		II	Omraadet ved Relandersgrund.
		III	Räfsö og Mäntyluoto indre Havneomraade.
III	I	I	Mäntyluoto Red.
		II	Udenom Kallo og Räfsö.
		III	Havet længere ude, indenf. Synsv. Räfsö.
I	II	I	Wasklot Havn og nærmeste Skærg.
		II	Mellem Storhästen og Ensten
		III	Rönnskärsfarvandet.
II	III	I	Norrskärsfarvandet.
		II	Jakobstad Havneomraade.
		III	Ådö Red.
III	I	I	Havet udfor Mäskär.
		II	Yxpila Havneomraade.
		III	Indenfor Tankar.
I	II	I	Havet længere ude, indenf. Synsv. Tankar.
		II	Brahestad Red.
		III	Ud mod Nahkiainen.
II	III	I	Havet nordefter fra Isokraaseli.
		II	Uleåborg ydre Havne.
		III	Farvandet til Uleåborg Havne.
III	I	I	Havet udfor Marjaniemi Fyr.
		II	Kemi Havne.
		III	Havet udenom Kemi.

I Stedet for et fuldstændigt Telegram afgives paa nedenfor angivne Maade et forkortet Telegram i følgende Tilfælde:

I) Saafremt Isforhold og Navigationsforhold er ens for samtlige Steder indenfor samme Hovedgruppe, optager Telegrammet for denne Hovedgruppe kun dets Bogstavbetegnelse (AA, BB, CC, DD, EE, FF, GG) efterfulgt af et enkelt Tegnpar, hvilket da angiver de ensartede Is- og Navigationsforhold for samtlige Hovedgruppens Steder, f. Eks.: AA34.

II) I Fald Forholdene er ens for samtlige Steder indenfor flere Hovedgrupper efter hverandre i Telegrammet, telegraferes for disse Hovedgrupper kun deres Bogstavbetegnelser efterfulgt af et enkelt Tegnpar, f. Eks.: BBCCDD 00.

III) Naar der ikke menes at foreligge Grund til at udsende Rapport for Stederne indenfor en hel Hovedgruppe, fjernes Hovedgruppen med Bogstavbetegnelse helt og holdent.

Anm. Er Forholdene indenfor samtlige Steder indenfor en hel Hovedgruppe ubekendte, udtages den ikke, men der telegraferes som angivet ovenfor under I) f. Eks. FF XX.

## 54-TIMERS ARBEJDSUGE I DEN TYSKE SKIBSBYGNINGSINDUSTRI

Efter langvarige Forhandlinger mellem Arbejdsgivere og Arbejdere indenfor den tyske Skibsbygningsindustri er man nu blevet enige om, at 54-Timers Arbejdsugen skal gælde endnu et Aar. Den Lønforhøjelse, som Arbejderne har opnaaet, 3 Pf. i Timen for faglærte og 2 Pf. for Arbejdsmænd, er ikke stor, men gør dog Værfternes Stilling, der i Forvejen var vanskelig, endnu sværere. Der er i Øjeblikket ca. 400,000 Tons under Bygning i Tyskland, for Størstedelen for udenlandsk Regning, men da de fleste af disse Skibe vil være færdigbyggede i en nær Fremtid, og der ikke foreligger mange nye Ordre, er Udsigterne ret mørke.

Den i Begyndelsen af indeværende Aar af Staten foretagne Hjælpeaktion har kun ændret Forholdene lidt. Af den da bevilgede Kredit paa 50 Millioner Rm. har forskellige Rederier faaet ca. 26 Millioner Rm. mod selv at tilvejebringe et lignende Beløb. Naar man

altsaa regner med et Beløb af 50 Millioner, kan der med en Gennemsnitspris af 500 Rm. pr. Ton (Prisen svinger mellem 400 og 600 Rm.) for denne Sum bygges 100,000 Tons, hvilket fordelt mellem de mange Værfter bliver som en Draabe i Havet. At der ikke er anvendt mere af Statskreditten skyldes væsentligt, at det har været vanskeligt for Rederierne at skaffe det tilsvarende Beløb, og at Regeringen bestemmer, hvor Skibene skal bygges, et Forhold, der er særlig uheldigt for de mindre Rederier, der plejer at bestille de specielle Typer, de bruger, hos et bestemt Værft og ikke gerne gaar over til et Værft, de ikke kender. Forholdene vil kun kunne bedres ved Lukning af en Del af de overflødige Værfter, og det synes, som om Udviklingen vil komme til at gaa i den Retning. Man regner, at de tyske Værfter kan bygge ca. 1 Million Tons om Aaret, og at i Øjeblikket kun ca. 40 pCt. af denne Ydedygtighed udnyttes.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 13. Oktober 1925.

Den forløbne Uge har til en Forandring været meget livlig; i Særdeleshed har *Montreal*, *Nordamerika* og *Gulften* taget mange Baade, og endskønt Raterne ikke viser nogen større Bedring, er selv en lille Opgang velkommen. Saa længe disse Markeder er faste, er der altid vundet lidt, og før St. Lawrence lukker, burde der ikke være nogen Chance for, at det bliver slappere.

Cuba/U.K.-Cont. har i lange Tider betalt ca. 16/-, og der bydes nu 17/6d., hvilket selvfølgelig er alt for lidt; men det er dog glædeligt at kunne notere, at ogsaa dette Marked giver Forhaabninger.

Alt, hvad der hedder Kullaster, er ligeledes for Opadgaende, og specielt er der en forøget Efterspørgsel til Middelhavet og Skandinavien.

Til *River Plate* holdes Raten i ca. 18/-, og saa længe det hjemgaaende Marked ligger saa daarligt som nu, maa det udgaaende Marked nødvendigvis være fast. For »new season« er sluttet en Baad til 22/6d. Santa Fé Lastning, og Befragterne indikerer nu højst 20/-, 21/- Rosario. Med 17/-, 18/- ud kan det gaa rundt.

I *Sortehavet* ser det ikke saa godt ud. Befragterne har nok taget Munden for fuld, og foruden ualmindelig lange Ophold er flere Certepartier annulleret, forhaabentlig mod en tilstrækkelig Godtgørelse. De annullerede Baade maa nu søge andetsteds hen efter Hjemlast, og det er allerede gaet ud over Donau og Alexandria Noteringerne, som var sløje i Forvejen.

I *Østen* gøres der ikke meget; men Tendensen er bedre, og de sidste Afslutninger fra *Australien* tyder ikke paa det modsatte.

### TRÆLASTMARKEDET

er helt uforandret. For Vinterdæk bydes ca. 5/- over Sommerdæk; men de fleste Redere holder ud for mere og faar det nok.

Fra *Leningrad* er der mange DBB-, Props- og Flaxsamt Oliekage- og Kornlaster, og de Rater, som betales, er vel nok saa gode, som de finske og svenske. Østersøprovinserne lader ikke til at kunne komme op i Niveau med Finland/Sverige i Aar, og det er ufatteligt, at der kan sejles for det, der bydes fra f. Eks. Riga-Danzig.

De sidste Befragtninger er:

1,600 Std. 2 Sundsvall & Wiborg/Alexandria, 52/-, 1,600 Std. 2/3 Sverige/Melbourne og Sydney, 95/-, 1,000 Favne Hungerburg/Hull, 42/6d. Sommer, 50/- Vinter, 800 Std. 2 Wiborg/Antwerpen 37/-, 500 Std. 2 Wiborg/Antwerpen, 38/-, 500 Std. 2 Haparanda/Antwerpen, 43/9, 500 Std. Kemi/Bruxelles, 43/-, 750/800 Std. Gefle/Grimsby, 42/-, 10/1,200 Std. 4 Hernösand/Le Havre,

37/-, 650 Std. Kotka og Abo/Le Havre, 37/6d., 550 Favne Piteå/Cardiff, 59/- Sommer, 570 Favne Kotka/Grangemouth, 42/6d. Sommer, 1,000 Favne 2 Nordsverige/Grimsby, 50/-.

For Laster til Bruxelles-Canal forlanger Befragterne nu 25 Frcs. Klausulen, den samme som til Ostende.

I *Hvidehavet* er Ekspeditionerne til Tider meget daarlige, og flere Baade skal have brugt over 1 Md. for at laste 700 Std., og det er ikke sikkert, at Skibet faar fuld demurrage Godtgørelse, og maaske heller ikke Ekstrafragt, hvis det ikke kan naa at laste heller Dækslast dersom Losning i U.K.

Der er endnu nogle Laster, men Befragternes Idé er uforandret 70/-, 68/- for henholdsvis 700 og 1,000 Std. Baade.

### KUL, KOKS ETC.

Til Skandinavien/Baltic er det fast over det hele. 3/3,500 Tonnere er værd ca. 5/6d., 5/9d. Østkyst/god dansk. Haderslev har betalt 7/- for 1,850 Tonnere, Tyne Lastning. Londonkoks betaler 8/6d. for 2,000 Tonnere, 9/- 14/1,500 T., og Wales/København-Helsingør, Kul, ca. 6/-. Koks Mersey/København 8/-, 8/3d.

Forth/Sundsvall noterer 7/- for 3/5,000 Tonnere; Wales/Stockholm 8/- for 2/3,000 Tonnere. Coasting uforandret, men fast.

### MIDDELHAVET ETC.

Da Udsigterne for en hjemgaaende Last, der kan svare Regning, er ringe, er der ikke Overflod af Tonnage for Kul, og de sidste Dage kan derfor opvise en ret anselig Forbedring. Forth/Vestitalien er gjort til 9/6d. for 3,000 T., og Baade paa 6/8,000 T. faar antagelig 9/-. Tyne/Genoa 9/-, 9/6d.; Palermo 12/- for en mindre Baad, Catania 11/-.

Fra Wales betales noget tilsvarende, og til Øerne og Dakar noteres 9/-, 9/3d.

Hjemlasterne er nogenlunde uforandrede fra det vestlige Middelhav. Der er sluttet en 25 Baade i Frugt-fart, og flere er der Brug for. Salt Trapani/Norge noteres til 15/16 n. Kr., og Jordnødder Saloum/Kontinentet 24/-, Dunkirk 25/-, U.K. 26/-, Marseilles 27/-, November.

Sortehavet er sidst gjort til 12/6d. Kontinent, 13/- U.K., Novbr./Decbr.; men Befragterne vil nu se Tiden lidt an. Donau/U.K.-Cont. betinger ca. 16/-, Option 3 danske 18/-, 19/-.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Som nævnt er der gjort adskilligt de sidste Dage, og der er Brug for mange Baade de første Maanedere.



Montreal/Antwerp-Rotterdam sluttet til ca. 15 Cents, Middelhavet 18½ C., 3 danske 21 C., 3 svenske 22 C. Range/Havre-Antwerp ca. 14½ C. Spanien 18 C. Hampton Roads/Rio 4.10 Doll.

Cuba/U.K.-Cont. 17/6d., Cuba/Shanghai 6.25 Doll.

Pacific er uvirksom for Korn til Europa. Til Shanghai og Japan sluttet en Del à 5 Doll.

Kul Wales/Montreal er sluttet til 7/6d. for 3,000 T., 8/3d. for 2,500 T., fri Losning, og Cement Brevik/Miami 3 Doll.

#### SYDAMERIKA

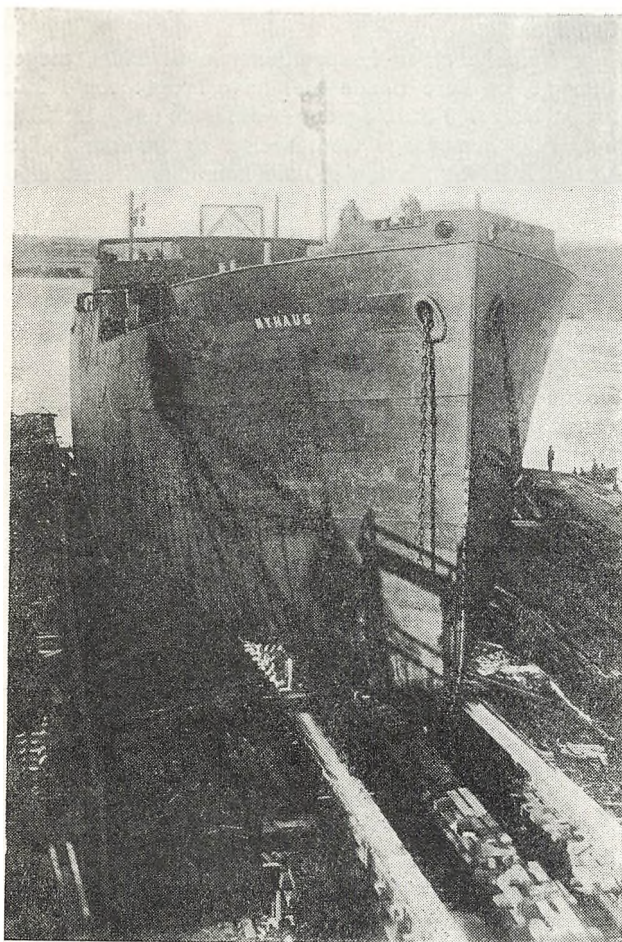
Wales/lower ports 18/-; Rio 15/-, Oktober Lastning. For senere Positioner indikeres 16/- à 15/-. De sidste Slutninger for Korn fra River Plate er gjort til ca. 15/- n.a. Bahia Blanca, Rio 15/-.

#### STABELAFLØBNING

Torsdag den 8. Oktober Kl. 2 Efterm. foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Værftets Nybygning Nr. 25, Fragtmotorskibet »Nyhaug« til Skibsreder *Christian Haaland*, Haugesund.

Skibets Dimensioner er:

Længde mellem Perpendikulærer ....	350' 0"
Bredde paa Spant .....	51' 3"
Dybde .....	27' 3"



Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse med gennemgaaende Hoveddæk, kort Poop, Bak og Bro. Lasteevnen bliver ca. 6,500 Tons ved et Dybgaende af 22' 6".

Maskineriet bestaar af 1 Stk. 6-cylindret firetakts Burmeister & Wain Enkeltskrue-Dieselmotor paa 2,000 I.H.K., som vil give Skibet en Fart af ca. 10.5 Knob i lastet Tilstand.

#### PRISERNE PAA BUNKEROLIE

Efter hvad *Lloyds List* meddeler, nedsatte Olieselskaberne Torsdag den 8. ds. Noteringerne for Bunkerolie i britiske Havne med 5/- pr. Ton for

For Januar Lastning er sluttet en enkelt Baad til 22/6d. Santa Fé. Befragterne er aabne for any size Januar/Februar; men til 20/- not above er der vist ikke mange Reflektanter.

#### ØSTEN

Sydaustralien-Victoria/U.K.-Cont. 43/-, Option Sydafrika 32/6d., Indien 30/-, Decbr./Januar. Vestaustralien 38/9d.

Calcutta/Middelhavet, Novbr., 29/6d. d.w. Sydafrika/U.K.-Cont. 22/-, 22/6d., Novbr. Dalny/Vladivostock til U.K. 35/-, 36/3d., Skandinavien 37/-, 38/-.

#### TIME CHARTER

I vestindisk Fart sluttet stadig en Del Tonnage til uforandrede Rater, ca. 1.40/1.50 Doll. for 3,000 T. d.w. og forholdsvis mere for mindre Baade.

almindelig Standard Kvalitet af Bunkerolie og med 10/- pr. Ton for Diesel Olie, saaledes at Priserne nu er henholdsvis £3.12.6 og £4.7.6 pr. Ton leveret fra Mole ved Selskabernes Depoter.

Denne Nedsættelse er den første, der har fundet Sted siden September 1924, da Priserne nedsattes til £3.17.6 for tung Olie og £4.17.6 for Diesel Olie.

#### RUSSISK SKIBSBYGNING

Efter hvad der meddeles fra Moskva, vil de første E4 Dampskibe, som Sovjet-Værfterne har bygget, løbe af Stabelen den 15. Oktober i Leningrad.

Skibene faar Navnene »Stalin«, »Zinoviev«, »Tamskie« og »Rudzutak«. Ifølge det nu definitivt approberede Program for Skibsbygninger i 1925-1926 skal der bygges 31 Skibe, der skal koste ialt 20 Millioner Rubler. Programmet omfatter 6 Slæbebaade, 5 Tømmerskibe, 3 Motorskibe, 2 blandet Passager- og Lastdampskibe, 3 Passager- og Postdampere, 5 Olie-Tankbaade, 4 Lastdampere og 3 Pramme.

#### SPANSKE HANDELSLETTELSER

Udenrigsministeriet har fra Gesandtskabet i Madrid modtaget Indberetning om, at en kgl. Forordning af 18. f. M., offentliggjort i *Gaceta de Madrid* for den 22. s. M., bemyndiger de paa oversøiske Pladser fungerende, officielt anerkendte spanske Handelskamre til at udstede Transit- og Oprindelsescertifikater i Overensstemmelse med de i den spanske Toldlov givne Forskrifter. Det er dog udtrykkelig angivet, at saadanne Certifikater ikke er undtaget fra Fordringen om konsulært Visum.

#### UKENDTE KLIPPER VED DEN FRANSKE KYST

Siden Slagskibet »France« i 1922 forliste ved at løbe paa en ukendt Klippe ved Quiberon, har de franske maritime Myndigheder ladet de Dele af Søen ved den franske Kyst, hvor der er Klippebund, meget nøje undersøge, idet den almindelige Metode: at tage Lodskud, har vist sig utilstrækkelig til Opdagelse af naaleformede Klippeformationer. Navnlig i Farvandene ved Brest er der bleven gjort et stort Arbejde. Det franske Marineministerium meddeler, at der midt i Hesse-Løbet er fundet en naaleformet Klippe, hvis Top ligger 4.65 m under Overfladen, medens der paa Kortet angives en Dybde af 17 m.

## SKIBSPRISER I III. KVARTAL 1925

De Priser for brugt Tonnage, der var gældende for tre Maaneder siden, var saa lave, at man næppe skulde have troet det muligt, at de vilde falde yderligere, men heri er man dog bleven skuffet. Straks i Begyndelsen af det nye Kvartal indtraadte der et nyt betydeligt Fald i de Priser, der kunde opnaas, og siden da har de ligget nogenlunde fast. Situationen har næppe forværret sig væsentlig for Verdensskibsfarten i Løbet af sidste Kvartal, Fragtrate-Beregningerne viser langsom Stigning, og samtidig er Driftsomkostningerne blevet noget lavere som Følge af det fortsatte Fald i Brændselspriserne. Den Bedring, disse Forhold skulde bringe, har imidlertid uden Tvivl været saa ringe, at den ikke har kunnet gøre sig gældende overfor de stadig skarpere Følger af den fortsatte Krise i Skibsfarten. Utvivlsomt har i sidste Kvartal endnu flere end i det foregaaende set sig tvungne til at sælge af deres Tonnage. Dette synes i hvert Fald at være den eneste Forklaring paa, at Normalprisen for en Fragtdamper paa 7,500 Tons med middel, men moderne Udstyr og Bygningsmaade og i udmærket Stand er faldet til 8,80 Pd. Sterl., en Pris, til hvilken intet Værft i hele Verden vilde kunne bygge et saadant Skib.

I denne Forbindelse vil det maaske være rigtigt paa Grund af den for Tiden herskende ret betydelige Difference i Priserne endnu en Gang at fremhæve, at de i nedenstaaende Tabel nævnte Priser ganske vist er Markedsværdien af et fuldstændig nyt Skib, som beregnet efter de for ældre Skibe opnaaede Priser, men paa ingen Maade den Pris, som et Værft med de beskedneste Krav til Afskrivning paa deres Anlæg maa have for slet ikke at tale om Fortjeneste. Det gælder i endnu højere Grad nu end ved den i Begyndelsen af Juli Maaned efter *Hansa* gengivne Beretning om Skibspriserne, at en Reder, der overtager et Skib fra et Værft, i samme Øjeblik maa begynde at afskrive paa Skibet, hvis han vil kunne konkurrere

med det. Af denne Grund indskrænkes Skibsbygningen mere og mere til Specialskibe, Motorskibe, Rute- og Passagerskibe, der bygges efter særlige Specifikationer, og ved deres Indretning eller økonomiske Maskiner er de ældre Skibe overlegne.

## Stor Nedgang i Priserne.

I det sidst forløbne Kvartal er, bortset fra de normale Salg, navnlig den amerikanske Regering i stor Maalestok optraadt som Sælger. Ved det bekendte Salg af 200 Skibe til *Ford* kan der slet ikke tales om nogen Forbindelse med de herskende Skibspriser, da det her saa at sige kun drejede sig om Skibe til Opbygning. Men desuden er et stort Antal Skibe, der tilhørte Regeringen, men blev drevet af private Selskaber, blevet overdraget til disse, fordi Staten tilsyneladende under alle Omstændigheder vilde af med dem. Som Følge heraf er der kun bleven opnaaet Priser, der andrager omtrent Halvdelen af den normale Markedspris, og samtidig er yderligere Størstedelen af Betalingen sket med 4 pCts Hypoteker i Skibene. Heller ikke til disse Priser er der taget noget Hensyn ved Beregningerne til Tabellen, fordi det ved disse Salg drejede sig om ganske abnorme Forhold. Hvis man skulde have regnet disse Skibssalg med, vilde man have konstateret et endnu langt større Prisfald. Det forekommer imidlertid sandsynligt, at saadanne Salg dog maa have en indirekte Indflydelse paa Markedet, thi i Tider som de nuværende, vil en Køber, naar han forhandler om Overtagelse af et Skib, med en vis Ret kunne henvise til Forholdene, til de seneste amerikanske Skibssalg og de almindelige Forhold for Skibsfarten, der bevirker, at kun meget lave Priser for Skibene giver Mulighed for Fortjeneste.

Paa Grundlag af de øvrige normale Skibssalg, der som nævnt ovenfor sikkert i mange Tilfælde skyldes en Tvangssituation, stillede Priserne sig ved Slutningen af sidste Kvartal saaledes:

## III. Kvartal 1925.

Bæreevne Tons	Normal- hastighed Knob	Pris pr. Ton Bæreevne														
		Normal- hastighed						Lavere Hastighed								
		Højere Hastighed			+ 1 Knob			+ 1/2 Knob			÷ 1/2 Knob			÷ 1 Knob		
I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III		
£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£		
1,000	8.75	12.7	14.5	16.6	14.3	16.3	18.6	13.4	15.3	17.5	12.2	13.9	15.9	11.6	13.3	15.2
2,000	9.40	11.0	12.6	14.4	12.3	14.0	16.0	11.6	13.2	15.1	10.5	12.0	13.7	10.1	11.5	13.2
3,000	9.75	9.8	11.2	12.8	10.9	12.5	14.3	10.3	11.8	13.5	9.4	10.7	12.2	9.0	10.3	11.8
5,000	10.40	8.5	9.7	11.1	9.5	10.8	12.4	8.9	10.2	11.7	8.0	9.2	10.6	7.3	8.9	10.2
7,500	10.75	7.7	8.8	10.0	8.7	9.9	11.3	8.0	9.2	10.5	7.4	8.4	9.6	7.1	8.1	9.3
10,000	11.25	7.4	8.5	9.7	8.2	9.4	10.8	7.8	8.9	10.2	7.1	8.1	9.3	6.8	7.8	8.9
12,000	11.50	7.3	8.4	9.6	8.1	9.3	10.6	7.6	8.7	10.0	6.9	7.9	9.0	6.6	7.6	8.7

Type I er et overordentlig enkelt Skib uden særlige Anlæg til Opnaaelse af større Økonomi. Ogsaa Type II, der nogenlunde svarer til de normalt paa Verdensmarkedet handlede Fragtskibe, er i det hele daarligere bygget end almindeligt nu til Dags, thi Alderen af de solgte Skibe er ret betydelig, og de ved deres Bygning gældende Principper forældede. Type III svarer omtrent til de Krav, der i Øjeblikket stilles til normale Nybygninger. Skibe, der grundet paa særlige Krav enten med Hensyn til Lasterum eller udpræget økonomisk Maskine, har højere Værdi, har ogsaa i sidste Kvartal opnaaet forholdsvis større Priser. Selv for Skibe af forholdsvis ringe Alder, d. v. s.

under 10 Aar er Differencer paa fra 40 pCt. under til 60 pCt. over Gennemsnitsprisen ikke paa nogen Maade ualmindelige. De kan delvis føres tilbage til den Tilstand, hvori Skibene har befundet sig, dels til deres større eller mindre Brugbarhed til en eller anden bestemt Fart eller til Sælgerens eller Køberens finansielle Styrke, men maaske dog hovedsagelig til, at mange af de under og efter Krigen byggede Skibe er af en mere eller mindre tvivlsom Værdi. I hvert Fald viser de store Prisdifferencer, at Bedømmelsen af Skibenes Værdi ikke alene sker paa Grundlag af den almindelige Situation paa Markedet, men kræver et grundigt Kendskab til alle Enkeltheder.

## KRIGSSKIBENES VIGEPLIGT

Det engelske Blad *Journal of Commerce* bragte nylig følgende Udtalelse af det britiske Admiralitet angaaende Spørgsmaalet om Krigsskibes Vigepligt:

»The Admiralty state that an inquiry into a recent collision between one of his Majesty's ships and a mercantile steamer disclosed that there appears to be an impression that any vessel wishing to pass from

starboard to port of a line of his Majesty's ship in squadron formation should alter course and pass under astern of the line.

»This is an entirely mistaken theory, and it should be impressed upon all officers concerned that the fact of the giving way ship being in squadron formation does not relieve her of the obligation to give way in accordance with the Regulations for Preventing Collisions at Sea.«



## 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 Slusetårskelen 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. m<sup>3</sup>.

### Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilæger 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 Minimumtakster.

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.

## HORSSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

### Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

### Lodstvang.

**Bugsering** foregaar let og efter billige Takster.

**Ballastafgift til Havnen:** 4 Øre pr. Ton.

**Vand:** 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

### Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

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

## 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.

## 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 bemyntes, 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. m<sup>3</sup>. **Vand:** i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **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.

## 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 Teglhøimen 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-Registertonnagen. 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 Indtægning 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 15%. Modereret Afgift for Rutebartøjer 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 Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, 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 besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og 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.

## HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

**Havneafgifter pr. Reg.-Ton** (saavel for ind som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med 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. m<sup>3</sup> + 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, Korn-elevatorer, 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. m<sup>3</sup>. 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.

(Fortsættes Side 716)



## SEJLSKIBSKONFLIKTEN

Formanden for Sømændenes Forbund, Hr. P. Bach, udtaler til *Sub. Amtst.*, at Sømændenes Forbund nu ialt siden 31. August, da Strejken over for Sejlskibene traadte i Kraft, har faaet undertegnet ca. 800 Overenskomster med Sejlskibsredere. Af disse 800 falder de 550 Overenskomster inden for »Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe«, idet et saa stort Antal af denne Forenings Medlemmer har underskrevet paa samme Overenskomst, som Sømændenes Forbund har løbende med Dampskibsrederiforeningen.

»Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe« har nu indbudt Sømændenes Forbund til at komme til Stede til en Forhandling i Svendborg for at forhandle om en kollektiv Overenskomst.

De Overenskomster, hvorpaa Sejlskibsrederne har skrevet under, er paa forskellige Omraader mindre gunstige for Rederne, idet de jo er beregnede paa Dampskibene. Man vil nu gennem den kommende Forhandling søge opnaaet en kollektiv Overenskomst, hvor forskellige af Urimelighederne bliver rettet. Sømændenes Forbund er — efter Formandens Udtalelser — fuldt beredt til at gaa med dertil.

Med Hensyn til den anden af Sejlskibsrederiforeningerne, »Dansk Sejlskibsrederiforening«, oplyser P.

Bach, at et Antal af Medlemmerne har underskrevet Overenskomsten. Han nævner bl. a., at Rederiet »Fønicia« har underskrevet; og at forskellige Skipper, der har 3-4 Baade, ligeledes har skrevet under.

Efter hvad vi erfarer, er det rigtigt, at nogle faa af »Dansk Sejlskibsrederiforening«s Medlemmer har afsluttet en Overenskomst med Forbundet, men paa Betingelser, der er fordelagtigere for Rederne end de af de mindre Sejlskibsredere afsluttede.

Bladet har gjort Translatør Rasmussen, der, som bekendt, er Sekretær for »Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe«, bekendt med Hr. Bachs Udtalelser, og Translatøren betegnede i alt væsentligt disse Udtalelser som korrekte. Ogsaa de Tal, Hr. Bach nævner, stemmer omtrent med de faktiske Forhold.

— Hvad er det for »Urimeligheder« i Overenskomsten, De særlig vil søge udlignet?

— »Urimeligheder« er nu et lovlig kraftigt Ord i denne Forbindelse. Men de Forhold, vi vil søge ændret, drejer sig navnlig om Overarbejde og Ferie-spørgsmaalet. Naar Forhandlingerne har fundet Sted, skal det Resultat, vi kommer til, forelægges en kompetent Forsamling for begge Parters Vedkommende.

## DEN TYSK-RUSSISKE HANDELSKONVENTION

Den danske Legation i Berlin indberetter til Udenrigsministeriet, at *Deutsche Allgemeine Zeitung* har bragt nedenstaaende Meddelelse, der bærer Overskriften »Den tysk-russiske Handelskonvention i Fare«:

»De tysk-russiske Handelstraktatforhandlinger i Moskva forløb i den sidste Tid saa gunstigt, at man kunde regne med en snarlig Afslutning af Overenskomsten. Selv for indviede Kredse betyder Meddelelsen fra Moskva om, at nylig store Vanskeligheder er opstaaet ved nye Fordringer fra den russiske Handelsdelegations Side, en alvorlig Skuffelse. Uden nærmere Begrundelse kræver pludselig den russiske Regering Indrømmelser i Spørgsmaal, som man allerede kunde anse som afgjorte, medens paa den anden Side Indrømmelser, der allerede mere eller mindre var tilstaaet fra russisk Side, tilbagekaldes. Under disse Omstændigheder forskyder den hidtil majsommeligt opbyggede Forhandlingsbasis sig saa stærkt, at yderligere Forhandlinger foreløbig synes formaalsløse, og at der maa regnes med de tyske Sagkyndiges Tilbagevenden.

Det kan næppe antages, at handelspolitiske Grunde har været afgørende for Russernes ændrede Stilling,

men at politiske Hensyn, der sandsynligvis staar i Forbindelse med Spørgsmaalet om Sikkerhedspagten, har foranlediget den overraskende Vending i Handelsstraktatforhandlingerne. Man kan ikke undertrykke en Formodning om, at den russiske Regering vil følge vore vestlige Naboers Eksempel og ved et Pres søge at naa Maal, som i Almindelighed mellem venligsindede Nationer kun skulde tilstræbes gennem saglige Forhandlinger.

Som Forberedelse til dette efter vor Mening ret ukloge Træk fra den russiske Regerings Side er fremkommet en Artikel i den officieuse *Pravda*, som har den skjulte Hensigt at føre en eventuel Afbrydelse af Forhandlingerne tilbage til de tyske Repræsentanters skødesløse og nølende Politik. Dette er selvfølgelig et Forsøg, der straks maa tilbagevises som upassende. Iøvrigt stemmer det ikke med politisk og diplomatisk Skik og Brug ved barnagtige Vitser, som det officieuse *Pravda* ret majsommeligt lader fremkomme, at nedsætte Repræsentanter for en fremmed Stat, der i det Øjemed at afslutte Forhandlinger befinder sig i Landets Hovedstad«.

## SALGET AF GAMLE SKIBE

Der har i England været stærk Efterspørgsel efter gammel Tonnage, og i Løbet af første Halvdel af 1925 er der blevet solgt 138 Skibe, deraf 70 til Udlandet. I 1924 androg Salget af gamle Skibe i England 287, og i Løbet af Aarene 1920—1925 er der blevet solgt 1,657 Skibe med en samlet Tonnage af 7.3 Millioner Tons d.w., der indbragte et Beløb af ialt £55,947,000.

Gennemsnitsprisen var i sidste Halvaar £3.13.1 mod i Fjor £3.19.5, og af de i Aar solgte Skibe var 46 over 25 Aar gamle. Der er størst Efterspørgsel efter Skibe paa under 1,000 Tons.

## UDVIDELSE AF GRENAA HAVN

I Grenaa Byraads sidste Møde forelaa der en Skrivelse fra Havnefogden om, at den Del af Molebolværket, der ligger langs med Dampskibspladsen, efter Statens

Tilsynsførendes Udtalelse bør fornyes, idet Dykkerundersøgelser har vist, at der kan ske en Katastrofe naar som helst. Fornyelsen vil koste 50,000 Kr., og i Forvejen har man vedtaget at anvende 200,000 Kr. til forskellige Udvidelser og Forbedringer. Det vedtoges derfor at undersøge, om man nu, da Pengemarkedet stiller sig gunstigere, kan opnaa et samlet Laan paa ¼ Million Kr.

## HAVARIER I RUSSISKE HAVNE

Det tysk-russiske Transportselskab »Derutra« i Hamburg sender os følgende Meddelelse modtaget fra Selskabets Kontor i Leningrad:

I Havaritilfælde, i hvilken Dispatchen ifølge Certipartiet skal opgøres i en russisk Havn, anerkender de russiske Domstole kun de af udenlandske Domstole og Konsulater etc. i Udlandet optagne Protokoller og Forklaringer o. s. v., saafremt disse er bekræftede af det paagældende russiske Generalkonsulat i Udlandet.

**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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**  
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernsløberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk drevne 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 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 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. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier 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, 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, Portaåbning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

**NØRRESUNDBY**

I Indsejlingen 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. m<sup>3</sup> 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, Lægtre og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpskrue 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**  
undtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedses. Lodspenge ifølge Lodstakster af 1901.

**Bugsering** fra Havnen til Guldborg eller Gedsersgaard og omvendt: 60 Øre pr. B. R. T. indtil 100 B. R. T. ved Havneæsenets 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 Havnebassinet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri 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 Hjælpskrue 32 Ø. Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemme-hørende 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.

**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 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, Skibsværter, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig. Svajplads 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 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**RØNNE**

Indsejlingen fra 9 til 8¼ 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 belæses ¼ for Udgaende.

**Ballastafgift til Havnen** 5 Øre pr. Reg.-Ton.

**Vand:** 2 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m<sup>3</sup>, 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 Eftf.

**Nørre Sundby:**

N. C. Bach.  
N. F. Stegmann.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG HAVN I SEPTEMBER MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var 387 med 170,934 N.R.T. mod 499 Skibe med 174,213 N.R.T. i August Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 388 med 169,243 N.R.T. mod 491 med 178,904 N.R.T. i August Maaned.

Af de i September Maaned indgaaede Skibe indgik 205 med 86,753 N.R.T. i Ballast, medens 48 Skibe med 19,388 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med September Maaned 1924 anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 263 med 113,967 N.R.T. og af udgaaede Skibe 249 med 99,052 N.R.T.

Tonnagen har ikke holdt sig paa August Maanedes usædvanlige Højde, men er dog betydelig højere end September 1924. Den store Tonnage er som i de forudgaaende Maaneder betinget af Udførslen fra Polen, hvad der især fremgaar deraf, at over Halvdelen af Tonnagen indgik i Ballast, nemlig 86,753 N.R.T. af 170,934, medens ikke 12 pCt. udgik i Ballast. Den danske Tonnage staar med 27 Skibe og 20,469 N.R.T. først som Nr. 3 efter Tyskland med 167 Skibe og 54,712 N.R.T. som Nr. 1 og England med 27 Skibe og 30,133 N.R.T. som Nr. 2.

Den udgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika .....	1	2,628
Danzig .....	54	13,524
Danmark .....	27	20,469
Tyskland .....	167	54,712
England .....	27	30,133
Estland .....	8	1,300
Finland .....	6	1,566
Frankrig .....	5	9,997
Holland .....	4	1,701
Letland .....	4	4,059
Litauen .....	1	5
Norge .....	10	5,515
Polen .....	9	1,304
Sverige .....	60	17,104
Spanien .....	1	2,925
Jugoslavien .....	1	500
Italien .....	2	4,492

Passagertrafikken er gaaet væsentlig tilbage, og Nedgangen viser sig ikke blot i den ophørte Bade- trafik, men paa de fleste af Havnene. Den udgaaede Trafik er steget til New York og Le Havre, den indgaaede fra København, London og Hull.

## PAA JAGT EFTER SKATTE I NORDSØEN

I Nordsøen ud for den hollandske Kyst ligger paa 30 Favne Vand en hollandsk Passagerbaad »Tubantia«, der under Krigen blev sænket af en tysk Undervandsbaad. »Tubantia« havde en Ladning Oste inde, hvad der jo lyder ret dagligdags, men Skibets Historie er dog ikke saa lidt ejendommelig. Disse Oste, der formentlig er ædt af Fiskene, da de har ligget i Søen i henved 9 Aar, er det imidlertid ikke, man vil søge at bjerge, men derimod 3 Millioner Guldmærk i Barrer, der var gemt inden i Ostene.

Skibets Skæbne var saavel tragisk som fantastisk, idet man i Tyskland, da Landet i 1916 i høj Grad manglede Raamaterialer, besluttede sig til at sende det nævnte Beløb i Guldbarrer til Buenos Aires for at styrke Tysklands Kredit dér.

»Tubantia« overtog Guldet i Rotterdam, og man ansaa det for Sikkerhedens Skyld bedst at skjule det i Ostene, der dannede Hovedmassen af Skibets Ladning, da Havet var fuldt af Fribyttere. Man begik kun én Fejl: at holde Sagen for hemmelig, idet Guldafskibningen kun var kendt af de højeste tyske Embedsmænd, men derimod ikke af Undervandsbaadsførerne. Og saa traf det netop saadan, at en tysk Undervandsbaad fik »Tubantia« i Sigte, fandt den mistænkelig og sendte en Torpedo mod den, der sænkede den i Løbet af tre Minutter. Kun én Mand dræbtes, nemlig den eneste Tysker, der var om Bord, og som

optraadte som dansk Købmand. Han blev dræbt ved Torpedoenes Eksplosion, medens alle de øvrige, der var om Bord i Skibet, blev reddede.

Der hørtes derefter ikke mere om »Tubantia«, for en Sømand fortalte sin Kaptajn om Skibets Skæbne. Kaptajnen lod Meddelelsen gaa videre til sin Reder, der efter en nøje Undersøgelse af Sagen bestemte sig til at udruste en Ekspedition for at finde Guldet. Det tog ikke lang Tid at finde, hvor Skibet ligger, idet Beretningen om Sænkningen udtaler, at Skibet blev ramt af Torpedoen 10 Minutter efter at have passeret et bestemt hollandsk Fyrskib. Vedvarende Storme og den store Dybde, paa hvilken »Tubantia« blev sænket, har dog vanskeliggjort Arbejdet meget. Alt syntes imidlertid at gaa ret tilfredsstillende, indtil en Dykker blev grebet af Strømmen inden i Vraget og omkom, hvorefter Ekspeditionens andre Dykkere nægtede at fortsætte. Det Firma, der forsøger at bjerge Guldet, er fransk, men det meddeles, at ogsaa andre Skibe holder til i Nærheden, og disse menes at være Tyskere, ligesom ogsaa nogle danske Skibe siges at gøre Forsøg paa at hæve Skatten.

Det franske Selskab har imidlertid engageret en af de britiske Dykkere, der var med til at bjerge Guldet fra »Laurentic«, og haaber snart at kunne bringe de gyldne Oste op af Vandet.

## BEMANDINGSSPØRGSMAALET

Onsdag Formiddag afholdtes, under Ledelse af Statsministeren, i Erhvervsministeriet et af Ministeriet indvarslet Møde om Bemandingsspørgsmaalet, i hvilket bl. a. deltog Departementschef Dalhoff og Kontorchef Krogh fra Ministeriet samt Direktør E. Maegaard, Dansk Dampskibsrederiforening, Konsul Lund, Skibsreder Kromann, Marstal, og Formændene for Sejlskibsreder-Foreningen, Maskinmesterforeningen, Styrmandsforeningen, Restauratørforeningen og Søfyrbøder-Forbundet.

Paa Mødet, der som bekendt var sammenkaldt paa

Foranledning af Søfyrbøder-Forbundet, viste det sig, efter hvad vi erfarer, at Rederene var Modstandere af Lovgivningsbestemmelser med Hensyn til Bemandingsspørgsmaalet, medens Repræsentanterne for de øvrige Organisationer udtalte sig for Statens Indgriben paa dette Omraade.

Det skal nu være Ministeriets Mening at lade ned sætte en Kommission, der skal undersøge Spørgsmaalet og afgive Beretning til Ministeriet, som derefter vil afgøre, hvorvidt det finder Anledning til at lovgive angaaende Sagen. Vi skal i et senere Nummer komme tilbage til Sagen.



## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

## Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleen sattes Torsdag den 8. ds. et Dielselmotorskib, Værftets Byggenummer 330, til Skibsreder Laurits Kloster, Oslo, i Vandet.

Skibet der er et Søsterskib til det til samme Rederi tidligere leverede Motorskib »Sørvard«, bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367'—0"×51'—3"×34'—0",

og Bæreevnen er 7,000 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2,600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Austvard«.

## Tømmer i Drift.

Ifølge Meddelelse til det svenske Lodsvesen har en Bugserbaad den 7. ds. om Morgenen udfor Härnö mistet 17,000 Tømmerstokke, som den havde paa Slæb.

## 3m. Sk. „Svalen“ totalt forlist.

3m. Sk. »Svalen« af Marstal er tøret paa en Klippe i Nærheden af Fogo og totalt forlist. Mandskabet, 5 Mand, er reddet.

»Svalen«, der var paa 122 Br. Tons, var ballastet paa Rejse fra St. Johns til Fogo for at laste Fisk. Skibets Fører var Kaptajn Fr. Hansen, Marstal.

»Svalen« var forsikret for 30,000 Kr. i Sæassurancesforeningen »Ærø«.

Skibet havde Lods om Bord paa Turen fra St. Johns til Fogo. Det stødte paa en Klippe, men kom løs igen, og man forsøgte at holde det flydende, hvad imidlertid viste sig at være umuligt, og to Timer efter sank det.

## Havneforbedringer i Santa Cruz.

Den spanske Regering har ved kgl. Resolution stillet et Beløb af 10. Millioner Pesetas til Raadighed til Udvidelse af Østmolen i Santa Cruz de Tenerifas Havn.

## LODSAFGIFTERNE I PORTUGAL NEDSATTE

Firmaet D. A. Knudsen & Co., Lissabon, meddeler Norges Rederforbund, at der ifølge et Regeringsdekret, publiceret den 1. ds., er fastsat et nyt Reglement for Lodsvesenet i Portugal med tilliggende Øer.

Reglementet indeholder ogsaa Tabel over de Lods-tariffer, som herefter skal beregnes, og det fremgaar heraf, at de hidtil gældende Tariffer i Lissabon over udenlandske Fartøjers ind- og udgaaende Afgifter, samt for Havnelodstjeneste, er blevet reduceret med 4/- pr. Tarif. Derimod er Tarifferne for en Del ekstraordinære Lodsarbejder blevet forhøjet med 2/-, men dette er af mindre Betydning.

Dette Reglement er jo et glædeligt Tegn paa, at Autoriteterne synes at forstaa, at Skibsafgifterne maa nedsættes, og det var at haabe, at ogsaa de nugældende større Havneafgifter i Portugal kunde blive reduceret i den nærmeste Fremtid.

De nye Tariffer er traadt i Kraft fra den 4. ds.

## EN NY PROPELTYPE

I disse Dage foretages i Horten afsluttende Eksperimenter med en ny Propelanordning, som siges at kunne blive af stor Betydning. Opfindelsen betegnes som selvstyrende Propel eller Propel med Styreappa-

## Ny Havn ved Suez-Kanalen.

Suez-Kanal Selskabet er blevet bemyndiget til at bygge en ny Havn paa Østsiden af Suez-Kanalen lige over for Port Said. Den nye Havn vil faa Navnet Port Fuad.

## Sejlskibet „Potosi“ Vrag.

Efter hvad der meddeles fra Buenos Aires er det store chilenske Sejlskib »Potosi«, der var kommet i Brand, nu blevet sat paa Land syd for Comodore Rivadavia. Ilden havde bredt sig saa stærkt, at Mandskabet havde maattet forlade Skibet, efter at der havde fundet to Eksplosiner Sted i Lasten. Skibet anses nu for komplet Vrag.

## Gaaet under med Mand og Mus.

Grenaakvasen »Anine«, Skipper Ole Schröder, afgik den 28. September fra Esbjerg paa Fiskeri i Nordsøen. Siden har man intet hørt til den; paa Liløre Strand er der imidlertid inddrevet 2 af Kvasens Redningsbælter, hvorfor man formoder, at Kvasen er gaaet under med Mand og Mus. Den havde 4 Mands Besætning.

Det oplyses, at der i den sidste Tid, paa en enkelt Dag nær, ikke har været Storm over Nordsøen, og man antager derfor nu, at »Anine« ligesom Kutteren »P. Diken« i Fjor paa Vej ud til sin Fiskeplads, er blevet sejlet ned af en Trawler, som har undladt at anmelde det.

## Brændt og sunket.

Motorskibet »Familiens Minde«, Kaptajn Espensen, Ærøskøbing, der var paa Rejse fra Haderslev til København med en Ladning Havre, er Natten til Mændag brændt og sunket ud for Møn.

Besætningen, 3 Mand, er optaget af en Fisker og landsat i Rødvig.

To af Marinens Flyvebaade har forgæves søgt efter Vraget.

## Eleverne fra „Georg Stage“.

Over 50 af Eleverne fra »Georg Stage« er nu blevet forhyret med Sejl- og Motorskibe eller Dampskibe, skønt det i Aar har været vanskeligt at skaffe Hyre. Kun nogle enkelte af Eleverne er endnu uden Beskæftigelse.

rat. Fordelen fremfor den tidligere Styreanordning er, at Skibet kan manøvreres stilleliggende, og desuden undgaar man Rorets Modstand i Vandet. Anordningen optager en relativt lille Plads og er billig i Anskaffelse. Der er indsendt Patentkrav.

Opfinderen er en tidligere Marinemand, Frantz Andreassen, som ogsaa har arbejdet en Del Aar i Amerika.

## DØDSFALD

Fhv. Skibsfører Jeppe Thøgersen, Esbjerg, er afgaaet ved Døden henvend 93 Aar gammel. Den afdøde var Skippersøn fra Sønderho og blev i en ung Alder Sætteskipper paa Faderens Skonnert »Concordia«; senere hen var han en Del Aar Fører af Konsul Andersens Skonnertbrig »Christiane« af Randers, men allerede i Slutningen af Firserne opgav han Søfarten og tog Beskæftigelse ved Esbjerg Havn.

## ISMELDING

Meteorologisk Institut har modtaget følgende Melding:

Reykjavik, den 11. Oktober 1925:

Isbjerge i Midten af Hunabugten vestfor Skagetaa.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtare og  
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:  
VELTENAAAR, ROTTERDAM

## B. VELTENAAR &amp; CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En'reprenører for  
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURAAAT« CO., Ltd.  
Korporationen for edsvarne  
Vejere, Malere og Tællere  
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-O sen, Tornøegården, Bergen.

## LOSSEAFGIFTER FOR KAOLIN I HALLSTAVIK

Paa given Foranledning henleder Sveriges Redareforening Rederiernes Opmærksomhed paa Afgiften for Losning af Kaolin i Hallstavik. Den er i Øjeblikket 1.50 Kr. pr. Ton, medens andre Havne i Mellem- og Sydsverige har væsentlig lavere Priser for Losning, f. Eks.:

Helsingborg .....	1.14
Oscarshamn .....	1.20
Kalmar .....	1.26
Norrköping .....	1.32

Den højere Afgift, der betales i Hallstavik, bør derfor tages i Betragtning ved Befragtning af Kaolin til denne Havn.

Sveriges Redareforening har henstillet til Ejerne af Havnen, Holmens Bruk & Fabriks A/B, at nedsætte nævnte Afgift, men Selskabet har ikke ment at kunne imødekomme Foreningen.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. OKTOBER 1925.

London .....	19,84	Madrid .....	59,00
New York .....	411,00	Amsterdam .....	165,00
Berlin .....	97,70	Stockholm .....	109,95
Paris .....	19,00	Oslo .....	83,00
Antwerpen .....	18,95	Helsingfors .....	10,36
Zürich .....	79,30	Prag .....	12,19
Rom .....	16,50	Wien .....	58,00

## RADIOTELEGRAFI

## Nyt Kursus

begynder paa Københavns Navigationsskole i Midten af Oktober. Nærmere Oplysninger faas hos Skolens Bestyrer, Ny Toldbodgade 3.

NAVIGATIONSDIREKTØREN

## POSITIONSLISTE PR. 12. OKTOBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Jacobstad 8.10.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olsen, oplagt i Helsingør.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. West Hartlepool 9.10.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Suez 11.10. til Singapore.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Puerto Mexico 6.10.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Archangelsk 3.10.  
 s.s. *Alderney* ank. Brahestad 15.9.  
 s.s. *Alexandra* ank. København 25.9.  
 s.s. *Alf*, Clausen, ank. Archangel 28.9.  
 s.s. *Alfa* pass. Cabocavoeiro 10.10.  
 s.s. *Alfred Hage* ank. København 12.10.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Sikeå 10.10.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Norfolk 6.10.  
 s.s. *Anna* afg. Cette 11.10.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Hull 11.10.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Tyne 7.10.  
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. San Francisco 11.10. til Hamborg.  
 s.s. *Argentina* afg. Barry 24.9. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona* afg. Bahia 29.9. til Skandinavien.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Savannah 7.10. til København.  
 m.s. *Asia* ank. Kobe 4.10.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Sundastrædet 3.10. p. R. t. Menado.  
 m.s. *Australien*, Dahl, afg. Yokohama 3.10. til San Francisco.  
 m.s. *Avance*, Andrup, ank. Methil 11.10.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 10.10.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, pass. Honningsvaag 6.10.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 10.10. i Exportfart.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.

s.s. *Bergenshus*, Andersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. København 22.9.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Ostende 8.10.  
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Soroka 21.9.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Nykøbing F. 10.10. til Åbo.  
 s.s. *Bodil* ank. Uleåborg 10.10.  
 s.s. *Bodil* ank. Uleåborg 10.10.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Kønigsberg 6.10.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 16.9.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 8.10.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Boulogne 1.10.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottehavet*, Vaaben Hansen, pass. København 11.10. paa Rejse til Kønigsberg.  
 s.s. *Brasilien* ank. Leningrad 22.9.  
 s.s. *Bratlingsborg*, Larsen, afg. St. Thomas 5.10.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 6.10.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. København 10.10. til Blyth.  
 s.s. *Britta* afg. Husum 12.10.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Galveston 3.10.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. New York 10.10. til København.  
 s.s. *Berglum*, Mollerup, ank. Isabela de Saqua 9.10.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Stavanger 11.10.  
 s.s. *Carmen* afg. Rochester 10.10.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Lissabon 8.10. til København.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 29.9. til Liverpool.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Archangel 7.10.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Cito* oplagt i København.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Svartevik 11.10.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Malta 9.10. p. R. t. Oran.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Rotterdam 10.10.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) afg. Danzig 12.10.  
 s.s. *Dan*, Clausen, afg. Ayr 9.10. til Stettin.  
 s.s. *Danefeldl*, Christoffersen, ank. Wasa 4.10.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov 7.9.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. London 9.10.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, pass. Skagen 10.10.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Rouen 7.10.  
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Oslo 11.10.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. New York 11.10.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. New York 2.10. til København.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit* afg. Sundsvall 12.10.  
 s.s. *Douro*, Madsen, afg. Reykjavik 9.10. til København.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Dublin* oplagt i København.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Kotka 9.10.  
 s.s. *Ebba* afg. Ghent 9.10.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. København 12.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Maksalahti 5.10.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Swansea 6.10.  
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt siden 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Almeria 3.10.

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. Mogensens. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr.-Adr. Saxberg.

## Helsingør:

K. F. Marstrands Eftf.

## Vejlet:

W. Coops, ogsaa aut. Forbyringskontor.

## STUVERI I LONDON

**BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)**

Korrespondance til: CITY OFFICE, 2, Creechurch Lane, LONDON E.C.3.

REGENTS CANAL DOCK, E.14

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.  
Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSEKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
»LAMBERT STOCK, 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 ..... } Newcastle.  
Blyth, 19, Ridley Street ..... } Lambert  
West Hartlepool, Victoria Terrace ..... }  
GLASGOW, 78, St. Vincent Street ..... } Lambert  
Methil, 82, East High Street ..... }  
Burntisland, 20, High Street ..... }  
HULL, Prudential Buildings ..... } Lambrose  
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road ..... } Lambrose,  
Immingham, Dock Offices ..... } 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 5088 (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

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» 57, 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**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF  
Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT  
Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY  
Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

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

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrene»

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHEL**

Skibsmæglere &amp; Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

**C. A. G. FYHN**

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET  
METHIL

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



s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 9.10.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Archangel 30.9.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Comsjoix 7.10.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Uleåborg 8.10.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Havana 7.10.  
 s.s. *Engigheden*, Christensen, afg. London 7.10. til Kemi.  
 s.s. *Erik*, Christensen, oplagt siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Hudiksvall 10.10.  
 s.s. *Erik Boye* ank. Rouen 7.10.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Loctudy 6.10. til Trangsund, pass. Kiel Kanal 11.10.  
 s.s. *Esbern Snare*, Jørgensen, oplagt siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester* afg. Raumo 11.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, afg. Memel 10.10. til Frederikshavn.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Emden 9.10.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 4.10.  
 s.s. *Express*, Jørgensen, afg. Aalborg 12.10. til København.

## F

s.s. *Falken*, Ankersø, i Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. Port Said 4.10. til St. Nazaire.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Leningrad 10.10. til Terneuzen.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 9.10. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Flora*, Andersen, ank. Grimsby 10.10.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. Las Palmas 24.9. til Golfen.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Gr. Yarmouth 9.10.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Kotka 5.10.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Oran 10.10.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. West Hartlepool 2.10.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 9.10. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Savannah 7.10.  
 s.s. *Frejr*, Nikolajsen, oplagt siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Trangsund 12.10.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Montreal 9.10.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. St. Servan 10.10.

## G

s.s. *Garonne*, Boutrup Christensen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. Ivigtut 25.9.  
 s.s. *Gerda* pass. Gibraltar 11.10.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm* afg. Sarpsborg 1.10. til Boston.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Korsør 9.10.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. København 11.10.  
 s.s. *Gunver* ank. Bristol 8.10.

## H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Le Havre 10.10.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Riga 7.10.  
 s.s. *Halfdan* afg. Reval 12.10. til Kønigsberg.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Sharpness 4.10.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Helsingfors 11.10.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Kotka 9.10.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. København 9.10.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt siden 23.7.  
 s.s. *Harriet* ank. København 9.10.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene* pass. Holtenu 7.10.  
 s.s. *Helga* afg. Sunderland 12.10.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 7.10.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, oplagt siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Dakar 7.10.

s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Havnefjord 9.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 9.10.  
 s.s. *Hjelm*, Petersen, oplagt siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Danzig 12.10. til Vestengland.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Leith 9.10.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Ivigtut 3.10. til København.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph* pass. København 12.10.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Buenos Aires 28.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Trangsund 10.10. til Manchester.  
 s.s. *Inger* ank. Marseilles 11.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. London 10.10. til København.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Nielsen, ank. Vejle 11.10.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 12.10. til Danzig.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Lundborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Trangsund 7.10. til Antwerpen.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Singapore 7.10. til Hongkong.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Havana 9.10.  
 s.s. *Jenny* ank. Cardiff 11.10.  
 s.s. *Johanne* afg. Rouen 11.10.  
 s.s. *Jolantha*, Dreyer, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Huelva 5.10.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. Dunnet Head 12.10. p. R. t. Garston.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Mobile 11.10.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Colombo 4.10. til Alexandria.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. København 11.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kotka 5.10.  
 s.s. *Kalø*, Andersen, afg. Goole 6.10. til Kolberg.  
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Stocka 6.10.  
 s.s. *Karla* ank. Genoa 10.10.  
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, oplagt siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Horsens 11.10.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Riga 8.10.  
 s.s. *Kentucky* afg. Madeira 24.9. til Golfen.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Helsingborg 10.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aathus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Masned Sund 10.10. til Piteå.  
 s.s. *Knud*, Nielsen, oplagt siden 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Petersen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, ank. København 11.10.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Prinz Palka 1.10.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Archangel 16.9.  
 s.s. *Kurland*, Bendsen, ank. Dordrecht 7.10.  
 m.s. *København*, Christensen, afg. Danzig 11.10. til Melbourne.

## L

s.s. *Lars Kruse* pass. Skagen 12.10.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Leningrad 11.10.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. København 11.10.  
 s.s. *Lillian* afg. Varberg 12.10.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, ank. København 11.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. New York 6.10.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Archangel 23.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Santos 9.10. til Rio de Janeiro.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Pedersen, afg. Bordeaux 12.10. til La Pallice.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. St. Vincent 28.9. til Golfen.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Sandvik 10.10.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Vlissingen 12.10. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Archangel 1.10.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Grangemouth 12.10.  
 s.s. *Margrete*, Matthiasen, pass. København 10.10.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie* afg. Kotka 9.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Jensen, ank. W. Hartlepool 12.10.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Memel 12.10.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Sabine 24.9. til St. John N.B.  
 m.s. *Mexico* ank. Nakskov 15.9.  
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Archangel 23.9.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 10.10. til Tangier.  
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Troon 10.10. p. R. t. Isafjord.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege-København-Nykøbing F. Ruterne.

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI

JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN &amp; CO. KØBENHAVN

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

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

NEW YORK

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

MONTREAL

Repræsentanter for:  
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere &amp; Befragtnings-Agenter

Eneeste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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.

Proviering, Dæks- &amp; Maskinforsyninger

BO'NESS

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH

SUNDERLAND

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

ROTTERDAM

*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

ROTTERDAM

GENOVA

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.

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<sup>te</sup> & 6<sup>te</sup> UDG.

CODER:  
BENTLEY'S  
SCOTT'S 9<sup>de</sup> & 10<sup>de</sup> UDG.

GENOVA

**NORTHERN  
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
Hvilken som helst Code

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 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

**N**

- s.s. *N. F. Høfjding* Leith 11.10.
- s.s. *Nancy* ank. Leningrad 11.10.
- s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.
- s.s. *Nautik* pass. Oran 8.10.
- s.s. *Neptun* pass. Cabocavoeiro 12.10.
- s.s. *Nerma* afg. Valencia 12.10.
- s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Rosario 10.10. til Buenos Aires.
- s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
- s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
- s.s. *Niobe* pass. Helsingfors 7.10.
- s.s. *Nordsøen* ank. Barcelona 4.10.
- s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Wiborg 6.10.
- s.s. *Norman Isles* ank. Sebastopol 10.10.

**O**

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Korsør 9.10.
- m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Ruten.
- s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
- s.s. *Olaf*, Christensen, ank. Antwerpen 8.10.
- s.s. *Olga*, Toft, ank. Stralsund 9.10.
- s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt siden 26.5.
- m.s. *Oregon* ank. Barry 1.10.
- s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Teneriffe 8.10.
- s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

**P**

- s.s. *P. Madsen* pass. København 12.10.
- s.s. *P. N. Damm* ank. Kotka 10.10.
- s.s. *Pacific*, Matthiesen, ank. Aarhus 11.10.
- s.s. *Palnatoke*, Skou, afg. Uleåborg 24.9.
- m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Sally Isles 4.10. p. R. t. St. Thomas.
- s.s. *Ptrana*, Heisterberg, ank. Portland Ore 2.10.
- s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Gnynsborough 9.10. til Newport News.
- s.s. *Parkeston* i Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Aarhus 11.10.
- m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Sundsvall 11.10.
- s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 9.10.
- s.s. *Polly*, Fischer, afg. Valencia 9.10.
- s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
- s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Archangel 11.10. til Cardiff.

**R**

- s.s. *Randi* pass. Holtenau 10.10.
- s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bangkok 2.10.
- s.s. *Rhone*, Ingemann Andersen, i København-London Ruten.
- s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Liverpool 10.10.
- s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
- s.s. *Roma* oplagt i København.
- s.s. *Romø*, Olesen, ank. Uleåborg 6.10.
- s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 7.10.
- s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. København 12.10. til Odense.

**S**

- s.s. *Saga* i København-Antwerpen Ruten.
- s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 10.10.
- s.s. *Seine* ank. Danzig 11.10.
- m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 6.10. til Penang.
- m.s. *Siam*, Heidorn, pass. Perim 29.9.
- s.s. *Sigrød*, Madsen, ank. Hull 11.10.
- s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 10.10. til Aalborg.
- s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Uleåborg 8.10.
- s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Houston 10.10.
- s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 9.10.
- s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wiborg 6.10.
- s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Methil 11.10.
- s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Yxpila 7.10.
- s.s. *Skinfaxe*, Koch, afg. Blyth 12.10.
- s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Fredericia 11.10.
- s.s. *Skodsborg*, Bercholt, pass. Sagres 9.10.
- s.s. *Skotland*, Iversen, ank. Saroka 25.9.

- s.s. *Sleipner*, Hansen, i København-Leith-Færøerne Ruten.
- s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Karrebæksminde 10.10.
- s.s. *Smut*, Hansen, ank. Aarhus 12.10.
- s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Trangsund 7.10.
- s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Newcastle 8.10.
- s.s. *Stal*, Clausen, ank. St. John 8.10.
- s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Kaolack 7.10.
- s.s. *Stella* ank. Palma 11.10.
- s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Aalborg 8.10.
- s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 10.10. til København
- s.s. *Swava*, Christensen, afg. Algier 11.10. til Tunis.
- s.s. *Svend Pii* ank. Jacobstad 7.10.
- s.s. *Svend*, Nielsen, afg. København 9.10. til Barry Roads.
- s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Oran 10.10.
- s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Plymouth Mass. 9.10.
- s.s. *Sønderjylland*, Dam, København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

- s.s. *T. M. Werner* pass. København 10.10.
- s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Danzig 10.10.
- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 10.10.
- s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt siden 6.8.
- s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Savannah 30.9. til Nørresundby.
- s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 11.10. i Exportfart.
- s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Emden 11.10.
- s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Stettin 6.10. til Bordeaux.
- s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 22.9.
- s.s. *Tomsk*, Mikkelsen, ank. København 1.10.
- m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Kanal 7.10. paa Rejse til Hamburg.
- s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Javahead 24.9.
- s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Tula* afg. Neapel 12.10. til Catania.
- s.s. *Tyr*, Jensen, i København-Leningrad Ruten.

**U**

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt siden 28.8.
- s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Le Havre 11.10.
- s.s. *Ulla*, Jensen, ank. Swansea 9.10.
- s.s. *Ulrik Holm*, Toft, pass. Brunsbüttel 12.10.
- s.s. *United States*, Meyer, afg. Oslo 12.10. til København.
- s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 7.10.

**V**

- s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Oran 10.10.
- s.s. *Vega*, Madsen, ank. Tyne 7.10.
- s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Helsingfors 9.10. til Wiborg.
- s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Rouen 12.10.
- s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. København 7.10.
- s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Matanzas 9.10.
- s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. København 12.10. til Nakskov.
- s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Pedersen, afg. Bremen 7.10. til New York.

**W**

- s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. København 6.10.
- s.s. *With. Colding*, Østergaard, ank. London 9.10.
- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 8.10.

**Y**

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
- s.s. *Yokohama*, Nielsen, pass. Aden 8.10. p. R. t. Colombo.
- s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
- s.s. *Yrsa* (Lauritzen) ank. Sevilla 9.10.

**Ø**

- s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Havana 11.10.
- s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Hull 9.10.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

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

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer



**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER  
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

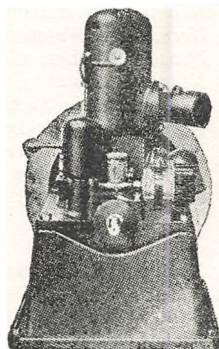
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Ene-repræsentant for Danmark:

**HARRY LEVIN**  
(INGENIØRAFDLG.)FREDERIKSGADE 1  
KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**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.

**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 1886 x

**J. ANDERSEN & CO**  
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Skibsmægler  
**KR. KNUDSEN**  
SøassuranceKRISTIANSAND. S.  
NORGETelegram-Adresse:  
"NESDUNK"**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**GUSTAV METZLER**

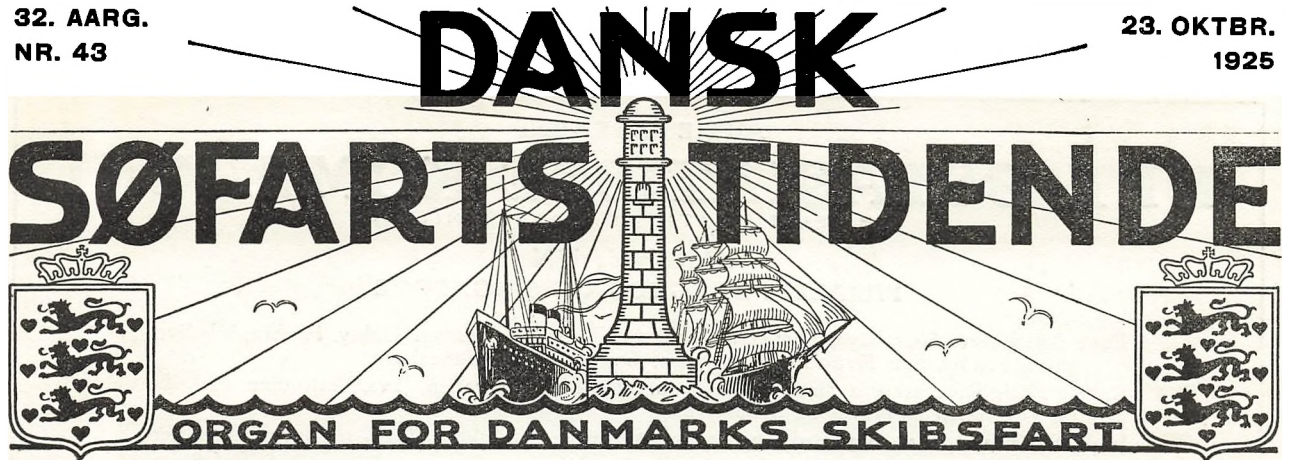
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN &amp; SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## DANSKE LLOYD

STIFTET 1889

TELEFON:  
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:  
DANSKELLOYD

**KJØBENHAVN  
AMALIEGADE 29 B**

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

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillip«

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

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 Rutebart 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

**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 Till. 1284, Scott's 10. Udg. 1906

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>**

DAMPSKIBS-REDERE

SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE

KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER

MIDDLESBROUGH

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE  
DAMPSSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfranske«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

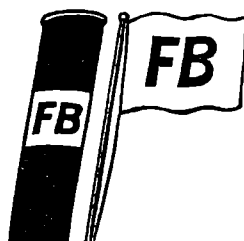
**"PACIFIC"**

AMALIEGADE 29A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steam Pacific“

**L. R. SCHMITH**

Korreponderende Reder



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944  
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043  
Natlf. i Strandtilfælde: 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 · 43

FREDAG 23 · OKTOBER 1925

32 · AARG.

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

### FORSLAG OM INTERNATIONALE KONVENTIONER

Rigsdagen er igen inde, og Fabrikationen af ny Love, gode og daarlige, er atter begyndt.

Socialministeren møder op med to Lovforslag, som, hvis de gennemføres, vil koste Skibsfarten og Samfundet en artig Skilling. Lad os udtrykke et stille Haab om, at begge Lovforslag vil lade Livet paa deres Vej gennem Tingene, for om dem begge gælder det, at de er saa inderligt upaakrævede.

De to Lovforslag er af international Karakter. De er konciperede af den ikke ukendte franske Socialistfører og Strejkeleder *Albert Thomas*, som ved Tidernes Gunst eller Ugunst er blevet Chef for den saakaldte internationale Arbejds-Konference i Geneve, en af de ihærdigst arbejdende Institutioner i Verden, hvorfra udspys en stadig rindende Strøm af internationale Konventioner til Overvejelse af de Stater, der er Medlemmer af Folkeforbundet.

Det ene af disse Lovforslag omfatter en Ratifikation af en international Konvention angaaende Erstatning for Arbejdsløshed i Tilfælde af Skibsforslis. Det er et typisk Barn af den Inflationsperiode eller, om man vil, det Tossernes Paradis, der fulgte i Hælene paa Verdenskrigen, og hvor kun de faa forstod, at den Atmosfære af Velstand, der omgav os, var kunstig og hurtigt vilde forsvinde. Et Lovforslag af samme Indhold blev i Begyndelsen af Rigsdagssamlingen 1924/25 forelagt i Folketinget og henvist til et Udvalg, der senere afgav Beretning. Socialministeren maa tilsyneladende, siden han igen fremsætter dette Forslag, anse det for ønskeligt, at Danmark vedtager en Konvention, som i høj Grad vil hæmme Danmarks Skibsfart, og som ingen af de store Søfartsnationer har ratificeret, eller agter at ratificere. Den er kun lovfæstet i valuta-svage Lande, hvor Lønningsniveauet er mindst 50 Procent under det danske, og hvor Sømanden ikke beskyttes af en saa hensyntagende Sømandslov som den danske.

Vi omtalte, at Lovforslaget i sin nuværende Form blev forelagt Rigsdagen i sidste Samling. Det er kun rigtigt at tilføje, at det allerede blev forelagt den danske Rigsdag i 1921, og man altsaa var ganske klar over dets Eksistens, da Sømandsloven af 1. Maj 1923 blev udarbejdet, selv om det vel er en Overdrivelse at sige, at det i væsentlig Grad blev bidragydende til de skrappe Regler for Erstatning til Besætningen i Tilfælde af Skibsforslis, som nævnte Sømandslov indeholder. Naar man ikke den Gang fandt Anledning til at indkapsle den internationale Konventions Forslag i Sømandsloven, er der nu, efter kun godt to Aars Forløb, slet ingen Grund til at skulle ændre denne Lov, hvad en Ratifikation af Konventionen vilde nødvendiggøre. Sømandsloven yder Skibsbesætningerne al fornøden Beskyttelse.

Det er i det hele taget vanskeligt at forstaa en Mentalitet, der søger at trumfe igennem et ganske

upaakrævet Lovforslag, som yderligere vil øge de Byrder, der i Øjeblikket tvinger dansk Skibsfart i Knæ. Gennem Sømandslovens Bestemmelser om Besætningens Hyre i Tilfælde af Forslis i Udlandet, paalægges der allerede Skibsfarten en Erstatningspligt, der i mange Tilfælde vil hvile tungt paa det paagældende Rederi. Rederen er i alle Tilfælde ganske uskyldig i den tragiske Begivenhed — Skibets Forslis — hvorved Sømanden bliver arbejdsløs. Hans Tab er ligeledes i alle Tilfælde langt væsentligere end Sømandens. Maaske bliver han selv arbejdsløs ved Forsliset. Hvilken Farce, om han, selv arbejdsløs, skulde skaffe de nødvendige Midler til at holde sine Sømænd i tvungen Arbejdsløshed i to Maaneder. For det vilde det jo blive til — hvorfor skulde de søge Hyre, naar de kunde hvile sig i to Maaneder paa fuld Løn og paa Rederens Bekostning?

### LOVFORSLAGET OM FORHYRING

Om det Forslag til Lov angaaende Ratifikation af en international Konvention om Forhyring, som Socialministeren ligeledes agter at forelægge i allernærmeste Fremtid, gælder nøjagtig det samme. Det er tidligere fremsat i Folketinget og blev pillet i Stumper og Stykker af Folketingsmænd med praktiske Forudsætninger for at kunne bedømme Lovforslaget sagligt. Bl. a. paaviste Folketingsmand Halfdan Henriksen, at Forhyring her i Landet fandt Sted paa fuldt betryggende Maade gennem statsautoriserede Personer og Institutioner. Hvorfor saa gennemtvunge Ratifikation af en international Konvention, der vil blive meget bekostelig for det danske Samfund? Den nuværende Ordning koster ikke Samfundet en Øre. Rederne betaler alle Udgifter forbundne dermed. Hvorfor saa paalægge Staten ny Byrder, ganske upaakrævede Byrder? Hvorledes vil Regeringen fremskaffe de Millioner, der kræves til Oprettelse af Statsforhyringskontorer? Plyndres vi Skatteydere ikke i Forvejen tilstrækkeligt, ødes der ikke rigeligt paa den nationale Sociallovgivnings Alter, er det virkelig nødvendigt, at vi ogsaa skal pjanke vore Penge væk »i det internationale Samarbejde paa Sociallovgivningens Omraade?« Selvom Socialministeren fremdeles anser dette Samarbejde for saa ønskeligt, er Tiderne sandelig ikke dertil. Vi maa alle spare. Og vi maa forlange, at Regeringen sparer os og Statskassen for slige unødvendige Udgifter.

Fik vi endda et bedre og hurtigere Forhyringsvæsen igennem en Ratifikation af den internationale Konvention, som Socialministeren absolut vil velsigne os med! Men det vil vi ikke faa. Tværtimod. Det nuværende Forhyringsvæsen, der hviler paa den indbyrdes Konkurrences sunde System, har altid evnet at skaffe Besætninger, naar Skibene har Brug for dem og hvor de har Brug for dem, hurtigt og sikkert. Man behøver ikke megen Fantasi for at danne sig et Begreb om, hvorledes en offentlig Administration af Forhyringsvæsenet — hvad enten det blev Staten eller

Kommunerne — vilde virke. Skibsfarten vilde meget hurtigt gøre den Opdagelse, at den var til for Forhryingsvæsenets Skyld og ikke omvendt. Og saa vilde Konventionen altsaa koste Staten en rædsom Masse Penge. Til ingen Verdens Nytte!

#### APROPOS OPLÆGNING

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* bragte vi efter *Fairplay* en Række Udtalelser af britiske Skibsredere, som alle var Modstandere af Planen om en Oplægning af Tonnage som Middel til en Regulering af Fragtmarkedet. Til de sidst bragte Udtalelser føjer Bladet nu en af Skibsreder W. A. Souter, Newcastle, fremsat paa The Baltic and White Sea Conferences Møde i Sommer, der erklærede, at skønt han i al Almindelighed aldrig vilde tænke paa at støtte en Plan gaaende ud paa Oplægning af Tonnage, stod man her overfor en Situation, som man maaske kun havde en af i Løbet af et Aarhundrede; vi havde haft den største Krig, Historien kender, og den største Blomstring af Skibsfarten, og efter hans Mening stod vi nu overfor den største Depression, Skibsfarten nogensinde havde været ude for. Hvis der derfor ikke blev truffet overordentlige Foranstaltninger, saa det for ham ud, som om Halvdelen af Verdens Skibsredere vilde blive ruinerede. Han vilde derfor foreslaa, at Redere, der ejede 5 Dampskibe eller derover frivilligt skulde lægge 20 pCt. af deres Tonnage op uden at faa nogen Erstatning, og at de mindre Redere, der paa ingen Maade var ansvarlige for den nuværende Overflod af Tonnage, ikke skulde deltage i Oplægningerne. Sir William Noble havde sagt ved samme Lejlighed, at hvis en Mand havde været Ejer af hele Verdens Tonnage i Dag, er det givet, at han vilde trække en Del af Tonnagen ud af Markedet, og Rederne taget under ét burde handle paa samme Maade. Han var af den Mening, at hvorledes man end gennemførte Planen, burde det ske gennem The International Shipping Federation, der vel nok var den største eksisterende Redergruppe, og Federationen skulde paaligne en Afgift for

at faa en Fond tilvejebragt. Sir Ernest Glover fremhævede imidlertid, at et hvilket som helst Forslag om Oplægning kun kunde gælde Trampdampere, da man ikke kunde faa Rutebaadene ind under det, og dog vilde de, hvis Forslaget medførte en Bedring i Fragterne, høste Fordel deraf. Han henledte ligeledes Opmærksomheden paa, at The Shipping Federation og The International Shipping Federation kun gav sig af med Arbejdsspørgsmaal og ikke kunde paatage sig Administrationen af en Oplægningsplan uden en forudgaaende Reorganisation. Den for kort Tid siden afdøde Skibsreder Dan Broström var en Modstander af enhver Oplægningsplan, fordi det var umuligt at løse Problemet paa en Maade, der tilfredsstillede alle Redere, idet Gennemførelsen maatte være international, og dette kunde ikke lade sig gøre som Følge af de store Forskelligheder i Staternes Valutaforhold. Skibsreder H. Westfal Larsen, Bergen, var for Gennemførelsen af en Oplægningsplan og foreslog, at man skulde henvende sig til nogle af de større Rederier og forespørge, hvorvidt de vilde yde en Minimumssum til en international Ordning, medens Mr. John Denholm var en absolut Tilhænger af en Oplægning ud fra det Synspunkt, at det var nødvendigt, at man fandt en Udvej ud af de Vanskeligheder, Rederne befandt sig i.

Den kendte Newcastle-Reder, Mr. R. S. Dalgleish, udtalte i den af os i sidste Uge bragte Udtalelse en Beklagelse af, at skandinaviske Redere ikke overholdt trufne Overenskomster, men Forholdet er i Virkeligheden det, at skandinaviske Redere gentagne Gange med Rette har kunnet beklage sig over, at deres britiske Kolleger ikke holdt sig trufne Aftaler efterretteligt.



#### NYE SKIBSFARTSSUBVENTIONER I SPANIEN

Den spanske Regering, der for kort Tid siden tilstod det største spanske Rederi, »Compañía Transatlántica«, en aarlig Subvention af 28.3 Millioner Pesetas i 26 Aar til Udvidelse af Selskabets Rute-fart, er nu gaaet med til yderligere Subventioner til Fremme af den indenrigske Skibsfart og Værftsindustri. Denne Foranstaltning skyldes indtrængende Anmodninger fra spanske Rederes Side om Statsstøtte, ligesom ogsaa Skibsofficerernes og Maskinmestrenes Foreninger har sluttet sig til Redernes Anmodninger, idet de frygtede en forøget Oplægning og deraf følgende Arbejdsløshed, saafremt Staten ikke gik med til at støtte Skibsfarten. Regeringen har derefter ved et Dekret bevilget en aarlig Subvention af 18 Millioner Pesetas, hvoraf 10 Millioner skal være til Støtte for Skibsfarten og 8 Millioner til Fremme af Skibsbygningen.

De til Skibsfarten bestemte 10 Millioner skal fordeles i Forhold til tilbagelagte Distancer og befordrede Godsmængder, og endvidere skal der tages Hensyn til Skibenes Alder, Hastighed og Byggested (om bygget i Spanien eller i Udlandet).

Som nævnt ovenfor er 8 Millioner Pesetas bestemt til Fremme af Skibsbygningsindustrien, der i Øjeblikket ligger omtrent stille. Imidlertid vil »Compañía Transatlántica« nu ifølge Subventions-Overenskomsten gøre nye Bestillinger hos de spanske Værfter, og det skal være Meningen foreløbig at bestille to eller tre Passagerdampere. Ogsaa Regeringen omgaas med Planer om at give Værfterne Ordre til Krigsflaaden. Af større Skibe under Bygning for Øjeblikket i Spanien er der kun en Damper paa 5,000 Tons Bæreevne, som

Rederiet Ybarra y Compañía lader bygge i Bilbao. For at skaffe Værfterne noget at bestille, bestemmes det i det nye Subventionsdekret, at Staten vil yde et Tilskud til alle Skibe paa over 100 Bruttoregister-ton, der bygges paa spanske Værfter. Tilskudene vil variere fra 118 Pesetas pr. Bruttoregister-ton for Træskibe uden egen Drivkraft til 407 Pesetas pr. Bruttoregister-ton for Staal-Passagerdampere eller Motorskibe. Disse Beløb forhøjes for Skibe med en Hastighed af over 16 Sømil med 10 pCt. for hver Sømil, hvormed Skibets Hastighed forøges.

Subventionsdekretet gælder for en Periode paa 10 Aar, men Dekretets Bestemmelser skal revideres hvert andet Aar.

#### Indførslen af brugt Tonnage vanskeliggøres.

Ved Siden af denne direkte Støtte til spansk Skibsbygning indeholder Dekretet yderligere Bestemmelser, der skal vanskeliggøre Indførslen af Skibe indkøbt i Udlandet. Ved Indførsel af Nybygninger, der er købt direkte hos et udenlandsk Værft, skal den spanske Køber kun betale den hidtidige Indførselstold, men ved Indførsel af brugte Skibe skal der fremtidig foruden denne betales en Tillægstold, der for Skibe, der er under to Aar gamle, andrager 5 pCt., for Skibe, der er fra 2-5 Aar gamle 15 pCt., for Skibe paa 5-8 Aar 30 pCt. og for Skibe, der er fra 8-10 Aar gamle 50 pCt. af Indførselstolden. Indførsel af Skibe, der er over 10 Aar gamle, er forbudt.

Endelig bestemmes det i Dekretet, at spansk Kystfart forbeholdes Skibe, der er byggede paa spanske Værfter og sejler under spansk Flag.

## NORSKE VERITAS

I en Beretning, som nylig er bleven fremlagt ved Klassificerings-Selskabet Norske Veritas' Aarsmøde, meddeles det, at der ved Begyndelsen af forrige Aar var 62 Skibe med en samlet Tonnage af 113,000 Bruttotons under Bygning, som skulde klassificeres i Selskabet. Af disse Skibe byggedes 47 med en samlet Tonnage af 45,000 Bruttotons i Norge. Middels størrelsen af de i Norge bestilte Skibe var 960 Tons og af de i Udlandet bestilte 4,500 Tons. I Aarets Løb færdigbyggedes i Norge 35 Skibe med en samlet Tonnage af 30,000 Tons, af hvilke 18 (deraf 13 Hvalfangere) var paa under 500 Tons hvert. I Udlandet færdigbyggedes 12 Skibe paa ialt 26,000 Tons eller i det hele 47 Skibe med 56,000 Tons, hvilket er ca. 16,000 Tons mere end det foregaaende Aar.

I 1924 kontraheredes 65 Skibe med en Tonnage af 107,000 Tons til Klassificering i Selskabet, og ved Aarets Slutning var 80 nye Skibe paa ialt 160,000 Tons under Bygning og inspiceredes af Selskabets Ekspertes. Størstedelen af denne Tonnage udgjordes af Motorskibe, der byggedes i Udlandet.

Ved Begyndelsen af indeværende Aar tilsaa Sel-

skabet i Norge Bygningen af 42 Dampskibe, 5 Motorskibe og 1 Sejlskib med en samlet Tonnage af 36,000 Tons, d. v. s. en Gennemsnitsstørrelse af 750 Tons. Af de i Udlandet bestilte Skibe var 23 med en Tonnage af 113,000 Tons Motorskibe og 8 paa ialt 10,000 Tons Dampskibe. Gennemsnitsstørrelsen for disse Skibe var altsaa ca. 5,000 Tons for Motorbaadens Vedkommende og 1,250 Tons for Dampskibenes. I Løbet af de 6 første Maaneder af 1925 er der leveret 29 Skibe med en Tonnage af 42,000 Tons og bestilt 20 Skibe paa 35,400 Tons, af hvilke 13 med en samlet Tonnage af 4,700 Tons er placerede i Norge og 7 med ialt 30,700 Tons i Udlandet.

Den 30. Juni i Aar var der 71 Skibe med en Tonnage af 159,000 Tons under Bygning, som skulde klassificeres i Selskabet. Af disse Skibe byggedes 38 paa ialt 24,000 Tons i Norge, 7 Motorskibe paa ialt 33,500 Tons i Sverige, 10 Motorskibe med en samlet Tonnage af 42,500 Tons i Danmark, 2 Dampere og 1 Motorskib paa ialt 15,500 Tons i England, 4 Dampere og 7 Motorskibe i Tyskland, 1 Damper paa 9,300 Tons i Holland og 1 Dampskib paa 1,400 Tons i Frankrig.

## KIEL SOM TRANSITHAVN

Det Faktum, at et Par af »Østasiatisk Kompagni«s Baade, i den senere Tid har anløbet Kiels Havn for der at losse noget Transitgods, har foranlediget *Kieler Neueste Nachrichten* til at offentliggøre en begejstret Artikel om Kiels store Muligheder som Transithavn. Bladet skriver bl. a.:

»Bortset fra de sædvanlige Spritforsendelser og Stykgodstrafikken med de Rutedampere, der anløber Kiels Frihavn regelmæssigt, maa man særligt fremhæve Ankomsten af den 13,000 Tons store Motorbaad »Malaya« tilhørende »Det Østasiatiske Kompagni« i København. Dette Selskab har allerede for kort Tid siden ladet et af sine Skibe anløbe Kiel for at undersøge, om Havnens tekniske Ydeevne kunde tilfredsstille de Krav, der maatte stilles til den. Dette første Forsøg, der foretoges med en mindre Baad, forløb tilfredsstillende, saaledes at »Malaya« derefter blev dirigeret til Kiel. »Malaya« kommer fra Østasien og er bestemt til København. Den har i Kiel losset over 400

Tons Varer, der er bestemt til Hamburg, London, Bremen, Amsterdam og Rotterdam. Skibet har altsaa, hvad der ganske særligt bør fremhæves, forbigaaet den hidtil anvendte Transithavn Hamburg. Der kan vel neppe gives noget bedre Bevis end dette for Kiels fortrinlige Beliggenhed som Transithavn. Ladningen blev, skønt den bestod af de forskelligste Sorter Varer som Jordnødder, Gummi, Tobak, Bomuld og forskellige andre, hurtigt losset og vil med de Rutebaade, der anløber Kiel, blive sendt til Bestemmelsehavnene. »Malaya«s Ankomst betyder en overordentlig vigtig Begivenhed i Kiels Havns Historie, og man maa haabe, at »Det Østasiatiske Kompagni« fremtidig til Stadighed vil benytte Kiel som Transithavn. Det vil da slet ikke kunne undgaas, at ogsaa andre Linjer vil benytte den.

Den Glæde, der gives saa stærkt Udtryk for i Artiklen synes at tyde paa, at Kaarene til daglig Brug er ret vanskelige for Havnen.

## BALTCOON-CERTEPARTIET

Et Arbejde af den kendte Direktør for Nordisk Skibsrederforening, Hr. J. Jantzen, kan altid regne med at blive modtaget med Opmærksomhed i Skibsfartskredse, og dette gælder i udpræget Grad Direktør Jantzens sidste Værk *Haandbog i Baltconcertepartiet*, der nylig er blevet udsendt af Forlaget Fabritius & Sønner, A/S, Oslo. I sin Egenskab af Direktør for den overordentlig virksomme Forening har Hr. Jantzen utallige Gange maattet paatage sig Raadgiverens Rolle overfor de mange Skibsredere, som stoledes for blindt paa, at Baltcon-Certepartiet var det vedtagne Dokument for Kulbefragtingen og derfor maatte være et Mønster paa gensidig Hensyntagen Købmand og Reder imellem.

Som Direktør Jantzen selv udtaler i sit Forord til Bogen, er Baltcon-Certepartiet et udførligt og kompliceret Dokument, og ofte lidt vanskeligt at fortolke for dem, der ikke har haft Lejlighed til at gøre det til Genstand for et særligt Studium. Nordisk Skibsrederforenings Arkiver beviser, at dette Certepartiet er en udtømmelig Kilde til Trætter og Misforstaaelser. Hr. Jantzen har inddelt sin Bog i Kapitler, der behandler de forskellige Klausuler, og slutter med de seks Strejke-Bestemmelser. Direktør Jantzen behand-

ler væsentlig Spørgsmaal, der har givet Anledning til Trætter, refererer til de forskellige Retsafgørelser, hvor saadanne er faldne, og føjer sin egen værdifulde Kommentar til.

Bogen indeholder et meget nyttigt og samtidig underholdende Stof til Studium, og er tillige yderst værdifuld som Haandbog for Redere og Skibsførere, og Redere vil gøre vel i at forsyne deres Førere med et Eksemplar af Bogen.

## Argentinsk Bestilling i Frankrig.

Den argentinske Regering har hos det franske Værft »Chantiers et Ateliers de la Gironde« bestilt en Tankdamper paa 11,500 Tons Bæreevne. Den argentinske Regering udnytter selv de rige Petroleumskilder ved Comodore Rivadavia, og Produktionen her er stadig stigende, saaledes at Republikken har sin Forsyning med flydende Brændsel sikret. Den nye Tankbaad skal have en Længde af 151 m, en Bredde af 19.30 m og et Displacement i lastet Tilstand af ca. 17,000 Tons.

## Brasiliansk Flodbaad bestilt i Frankrig.

»Chantiers Navals Français« har nylig fra et brasiliansk Rederi modtaget Bestilling paa et Diesel-Motorskib 47 m langt og bestemt til Flodfart i Brasilien. Skibet indrettes til Transport af Passagerer, Kvæg og Gods og skal bygges paa Værftet i Blainville.



## 5 AARIGT PROGRAM FOR BYGNING AF RUSSISK HANDELSFLAADE

Størrelsen af den russiske Handelsflaade androg pr. 1. Januar 1913 1,058 Skibe med en samlet Tonnage paa 848,571 B.R.T., hvoraf 653,658 B.R.T. faldt paa 801 Skibe, som løb i Fart paa aabne Have.

I de forløbne Aar fra ovennævnte Tidspunkt indtil 1. Januar 1925 er Flaaden blevet reduceret til 272 Skibe med 314,791 B.R.T., af hvilke kun 133 Skibe med 171,786 B.R.T. er tjenlige til Fart paa aabne Have.

Den i Forvejen i Forhold til Landets Vareomsætning ringe Tonnage, som tog Del i Vareudvekslingen med Udlandet, er saaledes reduceret med omtrent  $\frac{3}{4}$ , og de tiloversblevne Skibe har en Gennemsnitsalder af ca. 30 Aar.

Grundet paa den tiltagende Vareomsætning med Udlandet har Regeringen anset det for paatrængende nødvendigt at skride til Handelsflaadens Genrejsning, og overdrog sidste Aar »Gosplan« at udarbejde et »stort« 10-aarigt og et »lille« 5-aarigt Bygningsprogram, af hvilke det sidste for nylig har fundet Regeringens Sanktion.

### Det vedtagne Bygningsprogram.

Det 5-aarige Bygningsprogram forudsætter Bygning af 216 Skibe med 815,540 Tons d.w., en Flydedok og 13 Bugserbaade. De samlede Omkostninger anslaaes til 201,5 Millioner Rubler.

Af ovennævnte Skibsantal er 115 Skibe med en samlet Tonnage paa 582,600 Tons d.w. beregnet til Fart paa aabne Have, heraf 75 Skibe med 276,300 Tons til Transport af Træ (15 Skibe paa 5,600 Tons, 45 Skibe paa 3,450 Tons og 15 Skibe paa 2,470 Tons), 20 Skibe med 143,000 Tons til Transport af Korn, 17 Skibe med 156,850 Tons til Transport af Naftaprodukter og 3 Skibe udstyret med Køleanlæg og med en samlet Tonnage paa 6,460 Tons til Befordring af letfordærlige Produkter.

Til »lang Kabotage« (Fart mellem russisk Havn i fjerne Østen og russisk-europæisk Havn) indeholder Programmet 2 Skibe paa 10,000 T. d.w. hver. For Tiden er den samlede Tonnage paa denne Fart kun 32,000 Tons mod 600,000 Tons i 1913.

Foruden ovennævnte Skibe omfatter Programmet Skibe til Kystfart paa Sorte-, Azov- og Hvidehavet, til

Naftatransport paa det Kaspiske Hav, til Kystfart mellem russiske Havne i fjerne Østen og endelig 2 Skibe til en Ekspressrute Vladivostok-Shanghai med Tilslutning til den transsibiriske Ekspres.

Den i Programmet forudsete Flydedok, som skal stationeres i Leningrad, skal kunne hæve 6,500 Tons og bestaa af to separat arbejdende Dokke.

Af Programmets samtlige 229 Skibe skal 75 Skibe (60 for Trætransport, 15 til Anvendelse i fjerne Østen) forsynes med Dampmaskiner, de øvrige med Dieselmotorer.

### Store Vanskeligheder for Gennemførelsen.

Programmets Gennemførelse i de kommende 5 Aar vil være afhængig ikke blot af Beløbenes rettidige Bevilling, men ogsaa af mange tekniske Omstændigheder, idet alle Skibene skal bygges med russiske Materialer paa Værfterne i Leningrad, Nikolajeff, Odessa, Sebastopol og ved Volgaen. Af disse har kun Volgaværftet, som hovedsagelig skal bygge de for det kaspiske Hav bestemte Skibe, tidligere beskæftiget sig med Bygning af Handelstonnage. Dieselmotorerne skal bygges paa Landets Dieselmotorfabrikker i Leningrad og i Kolomna, som vel tidligere har bygget Dieselmotorer til Skibe til Fart paa Volgaen og det kaspiske Hav, men dog ikke besidder nogen stor Erfaring i Bygning af Motorer til større søgaaende Skibe.

Bevillingsmyndighederne har foreløbigt for Aaret 1925/26 bevilget et Beløb paa 20,5 Millioner Rubler til Paabegyndelse af Skibsbygningsprogrammet. Af de deri for Udenrigsfart forudsete Skibe skal i kommende Finansaar paabegyndes: paa Leningrads Værfter 4 Skibe paa 3,450 Tons til Trætransport og de 3 med Køleanlæg forsynede Motorskibe, paa Værftet i Nikolajeff 2 Tankskibe paa 10,000 og 2 Tankskibe paa 2,000 Tons hver, og paa Værftet i Sebastopol 1 Skib paa 3,450 Tons til Transport af Træ.

Regeringen er vel klar over, at Bygningsomkostningerne vil blive langt højere, end hvis Bestillingerne var blevet afgivet til udenlandske Værfter. Ønsket om at beskæftige Landets Fabrikker og Vanskeligheden ved at tilvejebringe udenlandske Betalingsmidler har for Regeringens Beslutning i denne Henseende været afgørende.

## FORHØJEDE KAJAFGIFTER I HAMBURG

Fra den 1. Oktober er nedenstaaende Kajafgifter m. v. gældende i Hamburgs Havn: —

		pr. m <sup>3</sup> pr. Dag.
§ 22 I. 1 a)	(Pladsafgift) i Pakhus, udenl. Havne	Rm. 0,08
1 b)	— — — — —	0,04
2 a)	— — — indenl. — — —	0,04
2 b)	— — — — —	0,02
		pr. 100 kg
II. a)	(Ladningsafg.) af Skibets Repræs.	0,06
b)	— — — — —	0,12
III. (Aflæveringsafgift) af Repræs. for Ladningen:		
a)	paa Køretøjer . . . . .	0,10
b)	paa Jernbane:	
1)	For Vognladninger iflg. § 15 i Jernbane-Kaj-Regulativet . . . . .	0,10
2)	For andre Vognladninger . . . . .	0,15
3)	For Stykgodsladninger . . . . .	0,15
c)	paa Havnefartøjer . . . . .	0,05
d)	paa Flodfartøjer . . . . .	0,07
IV. (Leveringsafgift) af Repræs. for Ladn.		
a)	med Køretøjer . . . . .	0,10
b)	med Jernbane:	
1)	For Vognladninger ifl. § 15 i Jernbane-Kaj-Regulativet . . . . .	0,10
2)	For andre Vognladninger . . . . .	0,15
3)	For Stykgodsladninger . . . . .	0,15
§ 23 I. 1 a)	(Rumafgift) i Omladningstrafik uden-	
	landske Havne . . . . .	pr. m <sup>3</sup> pr. Dag 0,016
1 b)	(Rumafgift) i Omladningstrafik uden-	
	landske Havne . . . . .	0,008

2 a)	(Rumafgift) i Omladningstrafik tyske Havne . . . . .	—	0,016	
2 b)	(Rumafgift) i Omladningstrafik tyske Havne . . . . .	—	0,008	
			pr. 100 kg	
II.	Afgift for Flod- og Havnefartøjer . . . . .	—	0,02	
§ 24	Afsnit 1 og 2 (Tillæg til Omsætningsafgift)	—	0,20	
			pr. 100 k og Dag.	
§ 26	Chiffer 1 (Lagerafg.)	Rm. 0,02	Rm. 0,02	Rm. 0,08
	— 2 — (tomt Gods)	— 0,06	— 0,06	— 0,24
				pr. 100 k pr. Md.
Afsnit 3	Oplagring under aaben Himmel . . . . .			Rm. 0,10
				pr. 100 k
§ 27	Afsnit 1 Chiffer 1 (Vejerafg.) med Vogn . . . . .			0,08
	— 2 — 2 (Vejerafg.) for Vejning uden Vogn . . . . .			0,12
	— 3 — — for Enkeltv. . . . .			0,24
	— 4 — — 2 Vejning u. Oplagring . . . . .			
				pr. 100 k
		— 1 — — med Vogn . . . . .		0,16
		— 2 — — uden Vogn . . . . .		0,20
		— 3 — — Enkeltv. . . . .		0,24
				dog mindst for 1 Stk. . . . .
		— 6 — — for Vejning m. egne Folk paa Kajen . . . . .		0,02

(Fortsættes Side 732)

## OSCARSHAMNS SKIBSVÆRFT NEDLÆGGES

Oscarshamns mekaniske Værksted og Skibsværft A/S har, efter hvad der meddeles fra Stockholm, i den senere Tid foretaget store Driftsindskrænkninger, saaledes at Arbejdsstyrken, der under Skibsbygningsindustriens Højkonjunktur var oppe paa 700 Mand, i Øjeblikket kun andrager 200 Mand, og selv denne stærkt reducerede Arbejdsstyrke kan kun beskæftiges hver anden Uge.

Det meddeles nu, at hele Personalet er blevet opsagt, og denne Meddelelse bekræftes af Værftets Bankforbindelse, Sundsvall enskilda Bank. Antallet af Reparationer er i Løbet af de sidste Maaneder gaaet stærkt tilbage, hvorfor man har set sig nødsaget til at aabne Vejen for en fuldkommen Standsning af

Foretagendet, hvis det skulde vise sig nødvendigt, og det er i hvert Fald sandsynligt, at Driften i den nærmeste Fremtid maa indskrænkes yderligere.

Grunden til Værftets Vanskeligheder maa først og fremmest søges i den indenfor Skibsfarten herskende Depression samt Overfloden paa Tonnage. Hertil kommer endvidere, at den tyske Konkurrence stadig gør sig stærkt gældende, hvilket bl. a. fremgaar af, at en Nybygning til Gotlands A/B, paa hvilken der forlangtes Tilbud fra de fleste svenske Værfter, deriblandt ogsaa fra Oscarshamn, gik til et Værft i Stettin, hvis Tilbud laa 25 pCt. under det billigste svenske Tilbud.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 20. Oktober 1925.

Striken i Kulminerne i U.S.A. begynder at mærkes, Sog der er gjort en Del Befragtninger fra Wales til Nordstaterne. Ikke fordi Situationen sætter Præg paa Fragtmarkedet; men det giver en Chance til Baade, som ellers antagelig var nødt til at gaa over i Ballast. De opnaaede Rater dækker vanskelig Udgifterne; dog Rejsen kan blive kortere, og det er altid en Fordel at have Last paa Kølen over Atlanterhavet paa denne Aarstid.

Efterspørgselen fra *River Plate* er lidt bedre, og Raterne er en Smule fastere. Paa en enkelt Dag blev der sluttet 6 Baade, og det er længe siden, at dette Marked kan opvise saa mange Afslutninger paa een Dag; i lange Tider var det 1 à 2 Baade.

For ny Høst er akcepteret 20/6d., hvilket betyder en Reduktion paa ca. 1/-. Den videre Udvikling af La Plata Markedet maa følges med stor Interesse; og selvom Novbr./Decbr. Tonnagen desværre ikke har stor Chance til at faa over 15/-, 16/-, er der ingen Grund til at slutte pr. Jan./Febr. til de Rater, som tilbydes.

*Nordamerika* og *Montreal* er fortsat fast til U.K./Cont., hvorimod Befragtningen til Skandinavien er kommet ind i et »Dødvande«, da Køberne er afventende. Kulmarkedet til Middelhavet er jævnt stigende, og Raterne til de skandinaviske Lande holdes oppe, men undergaar ingen større Forandringer.

Om *Østen* og de øvrige Markeder er der intet specielt at bemærke, og der bliver sikkert heller ingen større Forandring, før *Australien* for Alvor begynder at fragte.

## TRÆLASTMARKEDET

Enkelte engelske Importører truer med at overtage deres Varer, medmindre Tonnagen kan faaes til deres Rater, og da der kun bydes 3/-, 4/- mere for Vinterdæk fra Østersøen, er det sandsynligt, at flere Ladninger først udtages til næste Aar. Det vilde ikke være til Skade, om mange Ladninger overvintrede, og omend det selvfølgelig er umuligt og haabløst at dømme om Trælastmarkedet til næste Aar, kan det ikke skade, at der bliver nogle ekstra Laster pr. f.o.w.

Af de seneste Befragtninger anføres:

750 Std. 1 Ørnskiöldsvik og 2 Hernösand/London 50/- og 48/6d., henholdsvis, 500 Std. Umeå/London 47/-, 420 Std. Gefle og Söderhamn/Tyne, 2 Pladser, 48/6d., 500 Std. Kemi/Hull 60/-, 470 Std. Kemi/Antwerpen 50/-, 320 Std. Kemi/Antwerpen 55/-, 300 Std. Haukipudas/Antwerpen 55/-.

Til Bristol Kanalen og Mersey søges endnu adskillig Tonnage, og Befragterne lader til at blive ængstelige og anmoder om »laveste Tilbud«.

*Hvidehavet* og *Canada* er uforandrede.

## KUL, KOKS ETC.

Der er ikke mange Laster og heller ikke mange Baade, saa Raterne er faste. Kul fra Østkysten betaler ca. 5/6d., 5/9d. for 3,000 Tonnere og 6/3d., 6/6d. for 2,000 Tonnere. Londonkoks er stigende; de sidste Afslutninger er gjort til ca. 8/6d. for 16/1,800 Tonnere, og 6d. faas nok endnu. Tyne/Helsingør 1,450 Tonner har faaet 7/-; Tyne/Sønderborg 1,700 T. 6/9d. Fra Mersey betales ca. 8/6d., og Wales/København noteres højere, 6/3d., 6/6d. Til nordlige svenske Havne betales ret godt; men der maa snart regnes med *Istrisiko*.

Stem er ret vanskelig for prompte Baade. Coasting uforandret. Bunkers faste omkring 15/-, 16/- Østkysten, 17/-, 20/- Wales.

## MIDDELHAVET ETC.

Til spanske Havne er der ringe Efterspørgsel. Tyne/Barcelona er sluttet til 13/- Kul og 16/- Koks; Malaga 13/6d. Koks. For vestitalienske Havne er betalt op til 9/6d. fra baade Østkyst og Wales for store Baade. Tyne/Palermo 10/-; Alexandria 9/3d., 9/6d.; Øerne 9/6d.; Tyne/Bordeaux er oppe i 5/9d., 6/- med 1 Frc. Losning, 6/6d., 6/9d. med 10d. Losning.

Det hjemgaaende Marked har stadig liden Interesse. Naar undtages Frugt fra Spanien er der meget lidt, og i hvert Fald meget lidt, der betaler sig. Oliekager fra Marseilles til danske Havne er gaaet 3/-, 4/- op. Sidst er betalt ca. 19/- Basis 5 Lossehavne.

Fra *Donau* og *Sortehavet* kan der gøres ca. 15/6d., 16/- og 12/6d., 13/- med vanlige Optioner. Træ fra Donau noteres i £8.10.0 Sydfrankrig og £14.0.0 U.K.; Mariupol/Rouen 14/- Antracite; og Alexandria/Hull 10/-, London 12/-.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Baade Nordstaterne og Montreal har taget mange Baade for Korn, og det er de store Baade, 30,000 til 50,000 qrs., som lettest finder »takers«. Oktober Raterne er ca. 14½ C. Antwerp/Rotterdam og lidt mere for November, Montreal Lastning.

Cuba/Cont., Novbr./Decbr. 17/-, 18/- for 4,000 Tonnere, 19/-, 19/6d. Jan./Febr. for 6/8,000 T., og Pitchpine Gulf/Buenos Aires 15 Doll. og 145/-. Oliekager Gulf/Denmark 6.25 Doll. 3 Lossehavne.

Wales/Northern range har betalt 8/- 4,500/5,000 Tonner, 7/9d. 5/7,000 T. med fri Losning. Kainit fra Weser og Antwerpen er værd ca. 10/-, og Cement Rørdal/Miami 3.35/3.50 Doll., 3 Havne Cuba 3.50/3.65 Doll.

## SYDAMERIKA

Rotterdam/lower ports er gjort til 17/-; Glasgow/Montevideo 16/-, og Wales/Rosario 18/6d., Buenos Aires 17/3d. og 17/6d.

Efter en længere Stilstand i Kornbefragtningen ser der ud til at blive mere Liv, og de sidste Afslutninger er gjort til bedre Rater, saaledes: Rosario/U.K./Cont.

15/6d. spot; Santa Fé/Rotterdam 16/-; Bahia Blanca/U.K., Bordeaux/Hamburg 15/- een, 16/- to Lossehavne. Pr. 15/1-15/2 er en 5,600 Tonner sluttet til 20/6d. not above til U.K.-Bordeaux/Hamburg med mange Optioner. Denne Slutning er ca. 1/- daarligere, end hvad sidst er rapporteret.

Fra Vestkysten af Sydamerika er gjort 7,000 T. Salpeter til Alexandria à 25/6d., Januar, og 5,500 T. Japan 27/6d.

### ØSTEN

Saigon/Frankrig 27/6d., 28/6d., 29/6d. henholdsvis

(Fortsættelse fra S. 730.)

§ 28 (Kranafgift) fra	2,001—10,000 kg	.....	—	0,20
—	10,001—20,000	.....	—	0,25
—	20,001—50,000	.....	—	0,30
—	50,001—100,000	.....	—	0,35
—	100,001—150,000	.....	—	0,40
Afsnit 2 (Kranafgift) pr. Stk. indtil 2,000 kg paa Sværvægtskraner			—	0,30
§ 29 a) Nattillæg pr. Time indtil 10 Arbejdere			—	7,50
b) — — — for hver Arbejder yderligere			—	0,75
§ 30 1 a) Pladsafgift for Sendinger paa indtil 2,000 kg			—	2,00
b) Pladsafgift for Sendinger paa over 2,000 kg			—	5,00
II. Afgift for Attester			—	1,00
III. a) — — — partielle ved første Udstedelse			—	0,60
b) Afgift for Attester partielle ved senere Udstedelse			—	1,00
IV. Sammenstillingsafgift			—	10,00
§ 31 Minimumsafgift			—	0,50

Paabegyndte 100 kg og paabegyndte Dage regnes for

1-2-3 Lossehavne. Saigon/5-6 Havne Cuba 37/6d. Rangoon/Alexandria 22/6d.; Calcutta-Madras/U.K.-Cont. 29/-, 30/-, Novbr./Jan.

Vladivostock 35/6d., 36/3d., N.S.W./Alexandria 37/6d.; Fremantle (Vestaustr.) U.K. 40/- Jan./Febr. Mauritius/Liverpool-London-Greenock 22/6d. 10,000 Tonner; Sydafrika/U.K.-Cont. 22/-.

### TIME CHARTER

I vestindisk Timecharter er igen sluttet et Dusin Baade fra 85 Cents for 6,000 Tonnere op til 3 Doll. for 1,600 T. Motor.

fulde. De til hver Enkeltydelse svarende Afgiftsbeløb afrundes med 0,10 Rm. opad eller nedad.

### Jernbane-Kaj Regulativ.

		pr. 100 kg
§ 13 a 1)	Samlings — henholdsvis Fordelingskur-Afgift	— 0,20
2)	Samlings- henholdsvis Fordelingsskur-Afgift	— 0,20
§ 13 b	Samlings- henholdsvis Fordelingsskur-Afgift	— 0,20
	For særlige Ydelser efter Tid beregnes pr. Mand og pr. Time indenfor den almindelige Arbejdstid	— 1,50
	udenfor samme	— 1,80
	Minimumsbeløb	— 0,80
	For Udfærdigelse af mere end en Vægtliste eventuelt indtil 4 Udfærdigelser for hver 25 Vejninger	— 0,40
		pr. Stk.
	Kaj-Ansøgningsblanketter, enkelte	— 0,01
	— — — dobbelte	— 0,02
	Drifts- og Afgiftsforordning	— 1,00

### SEJLSKIBSKONFLIKTEN

Paa et Mandag afholdt Møde mellem Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Sømandenes Forbund opnaedes et Forlig, der i en nær Fremtid vil blive forelagt de respektive Organisationers Forsamlinger.

### „BELLONA“S FØRER TABTE SAGEN

Damperen »Bellona«, tilhørende D.F.D.S. og ført af Kaptajn *Thrane*, løb den 18. December 1924 med fuld Fart ind paa Jyllands Vestkyst. Kaptajnen fik ikke noget nyt Skib at føre, og Rederiet opsagde ham til Fratrædelse den 30. April. Han fik imidlertid ingen Kostpenge, og han har derfor indstævnet Selskabet for Sø- og Handelsretten til at betale 600 Kr.

Han hævdede, at det var fast Kutyme, at Skibsførerne fik Kostpenge, saa længe de var ansatte, uden Hensyn til, om de gjorde Tjeneste eller ej.

Imidlertid kunde han ikke føre Bevis for, at en saadan Kutyme eksisterede, og da han heller ikke

iøvrigt anførte noget, der kunde være Grundlag for et Retskrav, blev Selskabet iflg. *Berl. Tid.* frifundet og Kaptajnen dømt til at betale 125 Kr. i Sagsomkostninger.

### Dødsfald.

Thv. Skibsfører *Hans Hermansen*, Marstal, er Lørdag Aften afgaaet ved Døden.

Hermansen, der blev 76 Aar gammel, var Lørdag Morgen gaaet til Havnen for at tage ud paa Aalestangning, men følte sig da daarlig og gik hjem. Efter at være kommet til Sengs blev Tilstanden forværret, og den tilkaldte Læge konstaterede et Tilfælde af Apopleksi. Allerede samme Dags Aften udaandede Hermansen uden at være kommen til Bevidsthed.

I sin Tid førte Hermansen et af Byens største Skibe, Barken »Vodan«, og selv efter at han havde »lagt op«, har hans Liv og Interesse dog altid været knyttet til Søen.

### Et Statsværft til Salg.

Det vældige Statsskibsbyggeri Hog Island ved Philadelphia er udbudt til Salg. Tilbudene blev aabnet den 1. Oktober. Der forelaa ialt otte, men da seks af dem ikke var ledsaget af Cheque, blev de straks lagt til Side. Af de to tilbageværende lød det højeste paa 3.5 Milli. Dollars. Det var indgivet af New York Firmaet Root-Carter Company.

Staten anvendte under Krigen 66 Millioner Dollars paa det mægtige Anlæg, men da det var indstillet uaa Masseproduktion i Undervandsbaads-Krigens Tider, maatte det meget snart efter Krigen indstille Bygningen. I de sidste Aar har Værkstedet — der dækker et Areal paa over 900 acres — staaet uvirksomt, og da Meddelelsen om, at det skulde sælges kom, skrev et Blad, at hvis Staten fik 5 Cents igen for hver Dollar, den her havde lagt ud, kunde den være glad til. Et Bud paa 10 Mill. Dollars blev i sin Tid afslaaet, og Staten valgte da at sælge en Del Materiale etc. ved Auktion, hvilket indbragte nogle Millioner.

**A/B LARS KROGIUS & CO., O/Y**  
Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND  
HELSINGFORS  
Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

**JENS JØRGENSEN & CO**  
RIGA

SKIBSHANDLER  
ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER  
Eneste danske Skibshandler i Riga.

**KUL & KOKS ATIESELSKAB**  
TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS**  
HELSINGFORS



## VOLDGIFTSKENDELSER I SPØRGSMÅAL OM OVERTID

Lørdag den 10. Oktober 1925 Kl. 9½ afholdt Voldgiftsretten Møde i Dansk Dampskibsrederiforenings Lokaler, Amaliegade 29 A. Som Voldgiftsmænd mødte Skibsreder *Schmith* og Skibsreder *Suenson* samt Overretssagfører *Lachmann* og Hr. *Julius Nielsen*.

Som Opmand mødte Professor *K. Sindballe*.

For Sømændenes Forbund mødte Formanden, Hr. *P. Back*, samt Sagfører *Borre*.

For Dansk Dampskibsrederiforening mødte Kaptajn *Mikkelsen*.

For D/S. »Torm« mødte Hr. *Nielsen*.

For D.F.D.S. mødte Kaptajn *Salomonsen* og Kaptajn *Thomsen*.

For D/S. »Øresund« mødte Direktør *Paepcke* og Kaptajn *Nielsen*.

Sømændenes Forbund fremlagde saalydende Klage:

»Herved tillader Sømændenes Forbund i Danmark sig at begære følgende Forhold indbragt for Voldgiftsrettens Afgørelse:

## I.

Paa Letmatros *K. Sørensen*'s Vegne begæres A/S. Dampskibsselskabet »Torm« indklaget i Anledning af følgende Sag:

Letmatros *Sørensen* har gjort Tjeneste ombord i den det indklagede Selskab tilhørende s.s. »Freya«, og da han havde Vagt Natten for Grundlovsdagen, har han i Overensstemmelse med Overenskomstens § 7, 3. Stk., fremsat Krav om Overtidsbetaling for den halve Nattevagt, hvilket Krav Rederiet har nægtet at imødekomme.

Da Forbundet imidlertid er af den Formening, at ganske de samme Grunde, der har bevirket den ovennævnte Bestemmelse i Overenskomsten, gør sig gældende i dette Tilfælde, ønsker man Spørgsmaalet forelagt Voldgiftsretten til Afgørelse.

## II.

Paa Dæksbesætningen ex s.s. »Rhone«s Vegne begæres A/S. Det forenede Dampskibsselskab indklaget i Anledning af følgende Sag:

I Tiden fra Mandag den 1. Juni til Lørdag den 6. Juni d. A. laa ovennævnte Skib fortøjet i Bøjer udfor Gravesend ved London, Kaptajnen lod imidlertid hele Tiden Vagten dreje, og Dæksbesætningen har da haft en forøget Arbejdstid paa 2 og 6 Timer pr. Døgn, for hvilken Tid der i Henhold til Overenskomstens § 6 gøres Krav paa Overtid, hvilket Krav Rederiet har nægtet at imødekomme, under Henvisning til, at dette Sted er et særdeles farligt Sted, hvor Hensynet til Skibets Sikkerhed kræver, at Søvagten stadig drejer, saaledes at Skibet er fuldt manøvredygtigt for at undgaa Kollision, ligesom det hævdes, at Dæksofficererne hele Tiden har gaaet Søvagt i det heromhandlede Tidsrum.

Da det imidlertid er konstateret, at der i den Tid Skibet laa fortøjet i Gravesend, absolut ikke var Damp til Sejlads, ligesom Vagten blev brækket for Fyrbødernes Vedkommende, og da Besætningen endvidere har afgivet en Erklæring, hvoraf fremgaar, at Skibets Styrmand ikke gik Søvagt i det heromhandlede Tidsrum, formener Forbundet, at det af Rederiet indtagne Standpunkt er urigtigt, idet Skibet slet ikke har været fuldt manøvredygtigt under det paagældende Ophold.

Da Skibet var toldklareret og fortøjet opfylder det Betingelserne efter Overenskomstens § 6, sidste Stk., og Besætningens Krav paa Overtidsbetaling, for den Tid Vagttiden overstiger Arbejdstiden ved Land er efter Forbundets Formening fuldt berettiget.

## III.

Paa Dæksbesætningerne ex Dampskibsselskabet »Øresund«s Skibes Vegne begæres dette Selskab indklaget i Anledning af, at Selskabet nægter at betale Besætningen for Overtidsarbejde i Overensstemmelse med de i Overenskomsten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund i Danmark den 1. Maj d. A. fastsatte Beløb.

Dampskibsselskabet »Øresund« har begrundet sin Vægring med, at der skal bestaa en særlig Overenskomst mellem Selskabet og Forbundet, hvorefter Selskabet er berettiget til at afgøre Kravet med et mindre Tillæg til Maanedshyren.

Forbundet skal i denne Anledning præcisere, at der saavidt dette bekendt ikke eksisterer nogen skriftlig Overenskomst mellem Selskabet og Forbundet i saa Henseende.

Om der tidligere mellem Selskabet og Forbundets nu afgaaede Formand har været mundtlige Aftaler desangaaende, er uden Betydning, særlig efter at der pr. 1. Maj d. A. er oprettet en ny Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Forbundet, hvilken Overenskomst er bindende for Dampskibsselskabet »Øresund«, da dette er Medlem af Dansk Dampskibsrederiforening, og der ikke i Overenskomsten eller paa anden Maade er taget særligt Forbehold med Hensyn til dette Selskabs Forpligtelser.

## IV.

Sømændenes Forbund begærer endvidere Spørgsmaalet om Vagtmandens Tjenestetid paa Dage, hvor Skibet ankommer til eller afgaar fra Havn forelagt Voldgiftsretten.

Efter Forbundets Formening bestemmer Overenskomstens § 3, at ingen af Besætningen paa Dage, hvor Skibet ankommer til eller forlader Havn, uden Overtidsbetaling maa paalægges en samlet Arbejdstid eller Vagt i mere end 9 Timer, hvorimod det fra flere Rederes Side hævdes, at Overenskomstens § 7 bestemt fastsætter, at der kun skal betales Overtimer, naar Vagtmandens Arbejdstid overstiger 12 Timer.»

Parterne procederede de foreliggende Klager mundtlig.

Voldgiftsretten optog Sagerne til Paakendelse og afsagde følgende Kendelser:

## I.

Da Grundlovsdagen efter dansk Lovgivning betragtes som ½ Helligdag, findes Letmatros *Sørensen* i Henhold til Overenskomstens § 7, 3. Stk., berettiget til Overtidsbetaling for en halv Nattevagt.

## II.

Da Gravesend er et saa farligt Sted, at det maa anlages at have været nødvendigt at lade Søvagten dreje, og da Stedet ikke er nogen Losse- eller Lasteplads, findes s.s. »Rhone«s Dæksbesætning ikke paa Slutningsbestemmelsen i Overenskomstens § 6 at kunne støtte det rejste Krav om Overtidsbetaling.

## III.

Efter at det var forsøgt at faa Parterne til at indgaa Forlig i denne Sag, og efter at Direktør *Paepcke* i Forbindelse hermed havde bemærket, at han i al Fald vilde være villig til at betale Besætningen paa de to Baade, der sejler i Kystfart, et Gratiale paa til sammen 500 Kr. i Anledning af, at disse Baade i den forløbne Sommer har haft et vist Antal særlig anstrengende Ture, afsagde Retten følgende Kendelse:

Det er oplyst, at der for D/S. »Øresund«s vedkommende i de nærmest forudgaaende Overenskomstperioder har været betalt Folkene et fast maanedligt Tillæg paa 25 Kr. eller om Sommeren 50 Kr. i Stedet for Overtidsbetaling, skønt der ikke i de nærmest foregaaende Aars Overenskomster har været taget noget udtrykkeligt Forbehold i saa Henseende.

I Betragtning heraf og efter det iøvrigt oplyste, maa det antages at have været Forudsætningen for den i nærværende Aar afsluttede Overenskomst, at D/S. »Øresund« stadig skulde staa udenfor Overenskomstens Regler om Overtidsbetaling.

Herefter findes Klagerne ikke at kunne kræve Overtidsbetaling efter Reglerne i den mellem Organisationerne vedtagne Overenskomst, men Spørgsmaalet maa søges løst ved Forhandlinger mellem de direkte interesserede Parter.

## IV.

Spørgsmaalet drejer sig her om, hvorvidt Overenskomstens § 3, 2. Stk., som paastaet af Klagerne, ogsaa omfatter Vagtmanden, saaledes at denne, naar Søvagt m. v. umiddelbart efterfølges af Vagt ved Land, skal have Overtidsbetaling, saa snart hans samlede Arbejde i samme Døgn overstiger 9 Timer, eller om han som paastaet af de Indklagede først skal have Overtidsbetaling, naar det samlede Arbejde i samme Døgn overstiger 12 Timer.

Ved Bestemmelsen i Overenskomstens § 7, 3. Stk., 2. Punktum, maa det antages at være fastslaaet, at de Indklagede ikke er pligtig at betale Overtid, før den samlede Arbejdstid i samme Døgn overstiger 12 Timer.

## AARSBERETNING FOR DANSKE NAVIGATØRERS BIBLIOTEK

1924—1925

Danske Navigatørers Bibliotek, der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919, raader over en Bogsamling paa 5,247 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Løb forøget med 514 Bind. Udlaanet har i det forløbne Aar udgjort 9,534 Bind mod 8,636 det foregaaende Aar. Af Udlaanet var 617 Bind Faglitteratur omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandsskab, Radiotelegrafi m. m.

Der er i 1925 oprettet en ny Filial i Marstal, der velvilligst bestyres af Navigationslærer C. G. O. Hansen, desuden har Biblioteket Filialer i Svendborg og Esbjerg, den sidste bliver, efter at Hr. Antoniusen har taget sin Afsked som Forvalter i D.F.D.S., bestyret af Hr. Forvalter U. H. Thygesen.

Den i Biblioteket opstillede Minebøsse har i Aarets Løb indbragt 58 Kroner og 2 Øre. Endvidere er der

ved Salg af 29 Eksemplarer af Funders Pjece om Højdemetoden indkommet 14 Kroner og 50 Øre.

Bogsamlingen er forsikret i Forsikringselskabet »National« for 20,000 Kr.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Skibsførerne Jacob Møller og V. Thorsen for Københavns Skipperforening, Skibsførerne L. Holst og Medlem af Eksamenkommissionen C. G. Izard for Den almindelige danske Skibsførerforening, Styrmandene H. S. Hammer, Ejnar Bang, Bock-Petersen og Næstformanden Chr. Christensen for Dansk Styrmandsforening. Ved Mødet den 30. September genvalgte Bestyrer ved Københavns Navigationsskole Th. P. Funder til Formand for de næste 2 Aar.

Bibliotekar er Skibsfører F. F. Carstens.

## REGNSKAB FRA 1. OKTOBER TIL 30. SEPTEMBER 1925.

Indtægt.	Kr.	Udgift.	Kr.
Kassebeholdning overført fra forrige Aar .....	203.32	Indkøb og Indbinding af Bøger .....	2,951.03
Bankbog 96908 .....	633.23	Nyanskaffelser, Inventar .....	84.25
— 137727 .....	2,640.58	Administration .....	521.06
Dampskibsrederiforeningen .....	500.00	Husleje .....	600.00
Skrikes Stiftelse .....	200.00	Bibliotekarens Løn .....	2,600.00
Skipperforeningen .....	600.00	Bankbog 96908 .....	764.53
Foreningen til Søfartens Fremme .....	600.00	— 137727 .....	2,174.60
Skibsførerforeningen .....	600.00	Kassebeholdning 30. September 1925 .....	286.73
Styrmandsforeningen .....	600.00		
Statens Tilskud .....	2,000.00		
Gave fra en Retssag .....	60.00		
Indsamlet i Minebøssen .....	58.02		
Funder, Højdemetoden .....	14.50		
Renter .....	1,272.55		
	9,982.20		9,982.20

## STATUS DEN 30. SEPTEMBER 1925.

Aktiver	Kr.	Passiver.	Kr.
10,000 Ny Jyske Købstads Kreditf. Obligationer		Kapital .....	49,627.55
4½ pCt. indkøbt for .....	8,882.60		
10,000 Vest- og Sønderjyske Kreditf. Obligationer			
4½ pCt. indkøbt for .....	9,022.74		
5,000 Jyske Hypothekforenings Obligationer 5 pCt.			
indkøbt for .....	4,326.14		
Bøger .....	22,593.71		
Inventar .....	1,576.50		
Den danske Landmandsbank (96908) .....	764.53		
Bikuben (137727) .....	2,174.60		
Kassebeholdning .....	286.73		
	49,627.55		49,627.55

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Flere Forlis ved Sveriges Kyst.

Et i Brantevik hjemmehørende Sejlfartøj menes, efter hvad Lodserne ved Furusund rapporterer at være forlist ud for Furusund under Stormen Torsdag. En Del af Besætningen skal have reddet sig i Land, medens den øvrige Del er druknet.

Ifølge Svenska Dagbladet lykkedes det Torsdag Morgen Lodserne i Arholma at redde fire Mand af Besætningen paa

Motorskonnerten »Alma« af Härnösand, som forulykkede i Onsdags. Tre Mand er derimod omkomne. Lodserne har blandt Vragstumperne fundet to Lig.

I Søndags grundstødte ved Märkets Fyr Skonnerten »Sven« af Göteborg. Hele Besætningen, 6 Mand, er omkommen. Ligene af Kaptajnen, den 32-aarige Karl Johansson fra Styrso, og Messedrengen Erik Villy Lundborg er drevne i Land ved Grisslehann.

## 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.

DEN ANERKENDTE  
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION

FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:

Telefon 8210 EMIL A. SCHNEIDER Nørregade 40  
KØBENHAVN

J. CHR. PETERSENS  
PAPIRHANDEL

»Hvælvingen« ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

**Prøvetur.**

Fredag Eftermiddag indkom til Københavns Havn det nye Motortankskib »Ida Knudsen« af Haugesund, som er det største Skib, der hidtil er bygget i Skandinavien. Skibet kom fra Prøvetur i Øresund, hvor det var blevet alleveret af Byggeren Aktieselskabet Nakskov Skibsværft, til Rederiet Knut Knutsen O. A. S. Haugesund.

Prøveturen var forløbet udmærket i enhver Henseende, og Skibet afgaar nu efter at have indtaget Brændselolie i Frihavnen til Java, hvortil det er chartret af et engelsk Selskab for Transport af Melasse.

Skibet, som ikke alene ved sin Størrelse, men ogsaa ved sin specielle Byggemaade og Indretning repræsenterer noget ganske særligt, har i flere Henseender været en stor Opgave for det Værft, der har bygget det.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikulærer ..... 465'— 0"  
Bredde paa Spant ..... 61'—10"  
Dybde til Hoveddæk ..... 37'— 3"

med en største Længde overalt af 485', medens de hidtil største Skibe m.s. »Afrika« og m.s. »Malaya« bygget af Burmeister & Wain og m.s. »Java« bygget af Nakskov Skibsværft maaler 445' mellem Perpendikulærer eller ca. 20' mindre end »Ida Knudsen«.

Skibet er bygget efter Isherwoods Langskibs Spantesystem

til Lloyds Register's højeste Klasse som Tankskib til Transport af Olie eller andre flydende Stoffer. Lasteevnen er ca. 13,000 Tons, og Lasten rummes i 20 Hovedtanke og 10 Side-tanke, idet Skibet er delt ved 3 langskibs og 17 tværskibs Skodder.

Ind- og Udpumpningen sker ved 2 store og 2 mindre Dampumper af Hayward Tyler's Fabrikat med en Pumpe-Kapacitet af ca. 800 Tons i Timen, saaledes at Skibet kan udlosse og indtage ny Last i Løbet af et Døgn.

Broen er midtskibs, medens Maskinen er anbragt agter. Den elektriske-hydrauliske Styremaskine er af Fabrikat John Hastie & Co., medens Ankerspillet er leveret af Thomas B. Thrige & Co., Odense, og Kølemaskineriet af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Maskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 3,800 I.H.K.

Paa Prøveturen opnaaedes med fuldt lastet Skib og en Dybgang af 28' en Hastighed af 11¼ Knob.

**Sejladser paa Brahestad.**

Ifølge telegrafisk Meddelelse fra Firmaet Wilén & Lindberg, Brahestad (Finland), til Rederiet Torben Nielsen, København, ventes Navigationen paa Brahestad Distrikt at lukke ca. medio November.

Anerkendt 1. Klasses Maskinfirma i Danmark tilbyder:

## 2 Stk. 400 IHK TREGANGS-DAMPMASKINER

med eller uden Kedelanlæg, passende for mindre Lastbaad paa ca. 600 à 800 Tons, eller for en kraftig Bugserbaad, sælges til meget billig Pris med fuld Garanti.

Alle Oplysninger faas ved at indlægge Billet mrk. »B. 2946« til *Wolffs Box, København K.*

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

20. OKTOBER 1925.

London .....	19,32	Madrid .....	57,50
New York .....	400,25	Amsterdam .....	160,90
Berlin .....	95,10	Stockholm .....	106,95
Paris .....	17,80	Oslo .....	81,65
Antwerpen .....	18,40	Helsingfors .....	10,07
Zürich .....	77,10	Prag .....	11,87
Rom .....	16,10	Wien .....	56,45

**POSITIONSLISTE PR. 19. OKTOBER 1925**

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

**A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Ternenzen 16.10.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olsen, oplagt i Helsingør fra 26.9.  
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. West Hartlepool 9.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Perim 15.10 paa Rejse til Singapore.  
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Puerto Mexico 6.10.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Archangel 3.10.  
s.s. *Alderney*, afg. Brahestad 17.10 til Hartlepool.  
s.s. *Alexandra*, Holm, ank. København 25.9.  
s.s. *Alf*, Clausen, ank. Archangel 28.9.  
s.s. *Alfa*, ank. Manchester 17.10.  
s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Lissabon 18.10. til København.  
s.s. *Allsund*, Nielsen, pass. Holtenu 15.10.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 14.10.  
s.s. *Anna*, afg. Spezzia 17.10.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Hull 11.10.  
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Tyne 10.10 til St. Vincent.  
s.s. *Arabien*, Harder, afg. San Francisco 11.10.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Barry 24.9. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Lissabon 15.10. til København.

s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Savannah 7.10. til København.  
m.s. *Asia* afg. Yokohama 18.10. til Otaru.  
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Blyth 16.10. til Odermünde.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Amoerang 18.10. til Tarona.  
m.s. *Australien*, Dahl, afg. Yokohama 3.10. til Vancouver.  
m.s. *Avance*, Andrup, ank. København 17.10.  
s.s. *Azel*, Magleby, oplagt i København.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt siden 10.10.  
s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Archangel 12.10.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. København 19.10. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bertha*, Lassen, afg. København 15.10.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Ostende 8.10.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Soroka 19.10. til Garston.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Åbo 13.10.  
s.s. *Bodil*, afg. Kalix 18.10.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Leningrad 16.10. til Bordeaux.  
s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Newcastle N. S. W. 18.10.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Halifax 14.10.

## SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

**København:**

J. Andersen &amp; Co., Toldbodvej 7.

**Aarhus:**

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

**Frederikshavn:**

P. Schou &amp; Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 &amp; 482.

Telgr.-Adr. Saxberg.

**Vejle:**

W. Coops, ogsaa aut. Forbyringskontor.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

**HELSINGFORS (Finland)**

Filiakontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

**GINO & EGIDIO SALVAGNO**

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE

ASSURANCE-AGENTER





s.s. *Bothal*, Larsen, afg. London 19.10.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Danzig 18.10.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Brunsbüttel 17.10. til Havre.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, pass. Flores 18.10.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 6.10.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 14.10.  
 s.s. *Britta*, ank. Piteå 15.10.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, afg. Norfolk 12.10.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. New York 10.10. til København m. v.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Caibaarien 16.10.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Aalborg 17.10.  
 s.s. *Carmen*, pass. Holtenu 18.10.  
 s.s. *Charkow*, Pedersen, ank. København 17.10.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Mona 18.10. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Archangel 7.10.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Sima 19.10.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Gibraltar 14.10. paa Rejse til Hook of Holland.  
 s.s. *Cyrril*, Duhn, afg. Rotterdam 13.10. til Lissabon.

## D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.) Poulsen, i Esbjerg-Grimshby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Uleåborg 18.10.  
 s.s. *Dalbæk*, afg. Flensborg 16.10.  
 s.s. *Dan*, Clausen, ank. Stettin 15.10.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 17.10.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. New York 11.10.  
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. New York 2.10.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, pass. Brunsbüttel 17.10.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, oplagt i København siden 17.10.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, pass. Gibraltar 16.10.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Antwerpen 18.10.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Kotka 19.10. til Cardiff.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Swansea 12.10.  
 s.s. *Ella*, oplagt i København fra 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. New-Port-Mon 17.10.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 12.10.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Archangel 30.9.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Savenäs 16.10 til London.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Uleåborg 17.10 til Boston.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Havana 7.10.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Kemi 19.10.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Trangsund 14.10.  
 s.s. *Erik*, oplagt i København siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Hudiksvall 17.10.  
 s.s. *Esbarn Snare*, oplagt i København siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, pass. Brunsbüttel 15.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, ank. Lovisa 15.10.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 15.10.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. Newcastle 16.10.  
 s.s. *Expres*, oplagt i København siden 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, afg. St. Nazaire 18.10. til London  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Leningrad 10.10. til Ternenzen.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimshby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Fjeldborg, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Suez 17.10. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Andresen, afg. Esbjerg 19.10. til København.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. Galveston 13.10.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Tyne Dock 15.10.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, afg. Kotka 12.10.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, pass. Gibraltar 12.10.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Hamburg 17.10.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 18.10.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Savannah 12.10.  
 s.s. *Frejr*, oplagt i København siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Trangsund 21.10. til Grange-mouth.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Montreal 15.10. til København.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Kieler-Kanal 18.10. paa Rejse til Køge.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Ivigtut 10.10. til København.

s.s. *Gerda*, pass. Portland 18.10.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Newcastle 5. 10. til Boston.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Yxpila 14.10.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, afg. København 15.10.  
 s.s. *Gunver*, afg. Cardiff 17.10.

## H

s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Simphamn 17.10.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, i Dok i Køningsberg siden 19.10.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Port Talbot 17.10.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Helsingfors 11.10.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Nuras 13.10.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Stugsund 16.10.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, afg. Memel 17.10.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, ank. Wasa 12.10.  
 s.s. *Helga*, ank. Aabenraa 18.10.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 15.10. til København.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, oplagt i København siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Dakar 7.10.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Seydisfjord 17.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 19.10. til Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heede, afg. Danzig 16.10.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Aarhus 16.10.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. København 17.10.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Buenos Aires 28.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. København 14.10. paa Rejse til Manchester.  
 s.s. *Inger*, afg. Genoa 17.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. København 15.10.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Vejle 15.10. til Montreal.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, ank. København 18.10.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Dok i Helsingør siden 19.10.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, pass. Brunsbüttel 16.10. paa Rejse til Antwerpen.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Shanghai 18.10.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Antilla 17.10.  
 s.s. *Jenny*, ank. Port Talbot 17.10.  
 s.s. *Johanne*, afg. Sables d'Olonne 18.10.  
 s.s. *Jolantha*, Dreyer, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kings Lynn 16.10.  
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Garston 15.10.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Cienfuegos 14.10.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Suez 18.10.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Boness 15.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kotka 5.10.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Kolberg 17.10. til Hungerburg.  
 s.s. *Karen*, Jordt, pass. Holtenu 19.10.  
 s.s. *Karla*, ank. Toulon 17.10.  
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, oplagt i København siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 16.10.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Dublin 18.10.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Gulfport 13.10.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Limhamn 17.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Piteå 14.10.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 19.10.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Prinz Polka 1.10.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Archangel 16.10. til London.  
 s.s. *Kurland*, Bendsen, afg. Rotterdam 15.10.  
 m.s. *København*, Christensen, afg. Danzig 11.10. til Melbourne.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Rotterdam 18.10.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Boness 15.10.  
 s.s. *Lillian*, ank. Göteborg 18.10.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, afg. København 15.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 13.10.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Archangel 23.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 13.10. til Skandinavien.

## JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

PHILADELPHIA

## 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.

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

MONTREAL

## DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*

*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

NEW YORK

MONTREAL

## BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET

Telegram-Adr.: BLIDBERG

NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

## 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

GOOLE

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

### Maskinbyggeri

*Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie*

Krumtapaksler og Skrueaksler leveres fuldt færdige.

Smedearb-jde af enhver Art  
udføres.

\*

Specielt anbefales vore Værksteder for Reparationer og  
Forandringer af Skibsmaskiner samt alm. Maskinarbejde

WALLSEND-ON-TYNE

GLASGOW

## T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,  
GOOLE

## E. von MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

SUNDERLAND

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

## Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

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.

MANCHESTER



## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 17.10. til Kolding.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. New Orleans 15.10.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Sandvik 15.10.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Dunkirk 15.10.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Archangel 18.10. til London.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Riga 13.10.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, ank. Skellefteå 17.10.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Leith 16.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Sunderland 17.10.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Charleston 10.10.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Memel 19.10. til Danzig.  
 m.s. *Mexico*, ank. Nakskov 15.9.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Archangel 19.10. til Bristol.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Ceuta 19.10. til Melilla.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Sugandafjord 17.10.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Sörnäs 17.10.  
 s.s. *Nancy*, afg. Leningrad 16.10.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 27.8.  
 s.s. *Nautik*, afg. Candia 17.10.  
 s.s. *Neptun*, ank. London 16.10.  
 s.s. *Nerma*, ank. Almeria 17.10.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Buenos Aires 18.10. til Brasilien.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, ank. Hernösand 19.10.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Carthage 18.10.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Wiborg.  
 s.s. *Norman Isles*, afg. Sebastopol 20.10.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, ank. Antwerpen 8.10.  
 s.s. *Olga*, Toft, pass. Brunsbüttel 17.10.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Barry 14.10. til Buenos Aires.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Teneriffa 16.10. til Saloum.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

- s.s. *Pacific*, Matthiesen, ank. Aarhus 11.10.  
 s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Calais 14.10.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. St. Thomas 17.10. til San Francisco.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Portland Ore 6.10.  
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Dok i Helsingør siden 15.10.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Skellefteå 13.10.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 9.10.  
 s.s. *Polly*, Fischer, pass. Lisbon 15.10.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Archangel 11.10. til Cardiff, pass. Lödingen 16.10.

## R

- s.s. *Randi*, ank. Kings Lynn 16.10.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Singapore 19.10.  
 s.s. *Rhone*, Andersen, i København-London Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Københavns Red 17.10.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Uleåborg 15.10.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. København 19.10.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, ank. Leith 18.10. i Exportfart.

## S

- s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 10.10.  
 s.s. *Seine*, ank. Riga 19.10.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Singapore 16.10. til Bangkok.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Durban 16.10.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Soerabaya 17.10. til Brisbane.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Monrovia 8.10. paa Rejse til Cape Town.

- s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Callao 18.10.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Talara (Mex.) 6.10. paa Rejse til San Pedro.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Hull 14.10.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Middelfart 17.10.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, afg. Uleåborg 14.10.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Houston 15.10.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Methil 18.10.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Emden 16.10.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Methil 17.10.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Yxpila 16.10.  
 s.s. *Skinfaae*, Koch, afg. Blyth 21.10. til Odense.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 18.10.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Sunderland 16.10.  
 s.s. *Skolland*, Iversen, ank. Soroka 25.9.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, afg. Karrebæksminde 16.10.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Blyth 17.10.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Københavns Red 18.10.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Thameshaven 17.10.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. St. John 16.10. til Havana.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Dakar 16.10.  
 s.s. *Stella*, ank. Valencia 16.10.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Tyne 16.10. til Miami.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Odense 18.10.  
 s.s. *Svava*, Christensen, i Fart paa Middelhavet.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, ank. Cardiff 16.10.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 11.10.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Plymouth, Man 9.10.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Aabenraa 18.10.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 17.10. til Swansea.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Norfolk 3.10. til Nørresundby.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, afg. København 19.10. til Nakskov.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Emden 11.10.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 13.10.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. København 19.10. til Dunston.  
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. St. Thomas 12.10. til Hamburg.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 16.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Palermo 16.10. til Tarragona.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 17.10. til Le Havre.  
 s.s. *Ulla*, Jensen, afg. Swansea 14.10.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Ghent 14.10.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 13.10.  
 s.s. *Urantienborg*, Rise, ank. Key West 13.10.

## V

- s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Oran 10.10.  
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Tyne 13.10. til Madeira.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Wiborg 10.10.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Rouen 13.10.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. København 16.10. til Ivigtut.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Galveston 17.10.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. Newcastle 18.10. i Exportfart.  
 s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Pedersen, afg. Bremen 7.10. til New York.

## W

- s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Torneå 12.10.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. London 9.10.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 8.10.

## Y

- s.s. *Ydun*, Thomsen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Colombo 18.10.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Cadix 17.10.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Matanzas 10.10.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Hull 9.10.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

**Set. Anna Plads 28**

Tlf. : 1535 · 5836. Statstlf. : 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

Telegr.-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

**VØLUND**

RAAOLIEMOTORER

**AKTIESELSKABET »VØLUND«**

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon : Central 5522 · Statstelefon : Nr. 503

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

FLYDEDOKKER  
TØRDOKKER

TELEFON 559

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene og  
Rhin-Baade

\*

Telegram-Adresse:  
VELTENAAR, ROTTERDAM**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En:repræsentør for  
Kornelevator KompagnietAdm. 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-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

**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«

## FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

*Enerepræsentant i Danmark for*

HOWDENS  
VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET

STATSTELEFON

4

**2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER**

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilia«

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196

TELEGRAM-ADRESSE:

»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B



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.

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: **KALVEBOD BRYGGE 4, KØBENHAVN B**  
„MARIUSON“

**NORTHERN  
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
Hvilken som helst Code

**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,  
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  
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURAAAT« 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, Tornøegården, Bergen.

**A.P. MØLLER**  
KØBENHAVN

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telgram-Adr.: "Holmald"  
Amaliegade 38

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

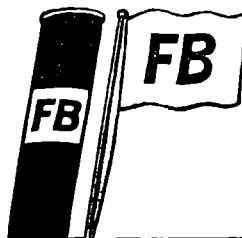
SKIBE

**C. P. JENSEN**

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSELSKABET  
**ORION**



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944  
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
»TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Palæ 3043  
Nattlf. i Strandingstulvælde: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 44

FREDAG 30 · OKTOBER 1925

32 · AARG.

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

### SVAR PAA TILTALE

Det engelske Fagblad *Fairplay*, hvis Holdning overfor ikke-engelske Redere undertiden er gennemsyret af en ikke klædelig Følen-sig-bedre-end-andre, har fornylig, som allerede omtalt i disse Spalter, ladet den dygtige og ansete Newcastle-Reder *R. S. Dalgliesh* affyre *eine grausame Salbe* imod udenlandske Redere. I det sidste Nummer af *Scandinavian Shipping Gazette* giver Bladets norske Korrespondent Mr. Dalgliesh et Svar med Næb og Klør — og fører et skarpt, men retfærdigt Bevis paa, at Norge er langt forud for Storbritannien m. H. t. at holde internationale Søfarts-Aftaler, og lidt diabolisk minder han Englænderne om deres Holdning overfor *Scanfin* og andre gensidige Overenskomster. Engelske Redere kan ikke paa nogen Maade bebrejde andre evropæiske Redere noget i denne Henseende — tværtimod! — og vedkommende Korrespondent foreslaar Mr. Dalgliesh enten at gøre en uforbeholden Undskyldning eller føre Bevis for, at kontinentale Redere er illoyale, og at britiske Redere altid holder sig til de Overenskomster, de gaar ind paa.

Ogsaa fra dansk Side har *Fairplay* og Mr. Dalgliesh faaet Svar paa Tiltale. Et særdeles værdigt og udtømmende Svar. Det er Skibsreder *Hans P. Carl*, som skriver:

»Spørgsmaalet om Muligheden af at opstille en gennemførlig Oplægningsplan blev behandlet indgaaende af en Række Indsendere i Deres Blad af 8. Oktober, og skønt jeg ikke er stemt for en saadan Plan, maa jeg dog tage Afstand fra et eller to af de fremførte Argumenter.

Sir *Arthur Sutherland* udtaler, at alle disse Planer om Oplægning efter hans Mening er Humbug —, men er dette ikke et temmelig kraftigt Udtryk at bruge? Jeg var til Stede ved Baltic and White Sea Conferencens Møde i Oslo, da dette Spørgsmaal blev drøftet, og Resolutionen gik ikke udover at anmode Forretningsudvalget om at undersøge Muligheden af at opstille en saadan Plan paa en praktisk Maade. Hvis dette er muligt, vil Planen ikke være Humbug, og skulde Resultatet af Undersøgelsen blive, at ingen gennemførlig Plan kan opstilles, vil britiske og andre Redere, der i Øjeblikket er stemt for en saadan Plan, være overbeviste om, at alt muligt er blevet gjort.

Mr. R. S. Dalgliesh er meget haard mod de udenlandske Redere, og skønt jeg ikke mener, at vi udenlandske Redere er Engle, tror jeg dog, at vi ikke er synderlig værre end de britiske. Jeg véd ikke, hvilke Certepartier Mr. Dalgliesh tænker paa, men jeg kender tilfældigvis lidt til det nye *Scanfin* Certepartis Historie, og jeg formoder, at dette er et af de Tilfælde, han hentyder til. Det er ganske rigtigt, at adskillige udenlandske Redere har brudt dette Certeparti, men det vides ogsaa, at mere end én britisk Reder har gjort det samme, og tager man Procentdelen af de Redere, der har forsyndet sig mod dette Certeparti, ud af de forskellige respektive Tonnager, der er interesserede i Østersø-Trælastfarten, vil man finde, at britiske Redere ikke er de mest uskyldige. At

Markedet var stærkt i Redernes Disfavør, og at adskillige Tømmer-Importører, navnlig i Humber Afsnittet, benyttede sig heraf til at bryde deres Overenskomst med Chamber of Shipping, kan ikke bebrejdes de udenlandske Redere. Hvad angaar brudte Certeparti-Bestemmelser, tror jeg, at jeg er berettiget til at udtale, at britiske Redere under alle Omstændigheder konsekvent brød Baltcon Certepartiet ved at acceptere Købmændenes Mægler i Lossehavnene.

Jeg ønsker ikke at diskutere Mr. Dalgliesh's Grunde til at holde sig udenfor Baltic and White Sea Conferencen, men naar han gør det med den Begrundelse, at udenlandske Redere ikke er passende Selskab for ham, haaber jeg sikkert, at dette Synspunkt ikke deles af britiske Redere i al Almindelighed.

Saa er det altsaa Mr. Dalgliesh's Tur til at svare.

### DANSKE FAGFORENINGER OG RUSLAND

Imorgen drager, ifølge *Nationaltidende*, en Snes danske Delegerede som de russiske Fagforeningers Gæster paa en Maanedes »Studietur« til Rusland.

Denne Studierejse er ikke uden interessante Momenter. Med fuldkommen Korrekthed har Forretningsfører *J. A. Hansen* paa Smedenes og Maskinarbejdernes Vegne sagt Nej Tak til den flotte Indbydelse. Det officielle Motiv for denne Nægtelse var det, at de russiske Fagforeninger stod udenfor Internationale. Det rent private har man maaske Lov at gætte sig til — de ledende Mænd indenfor de danske samvirkende Fagforeninger bryder sig ikke om at modtage Gæstfrihed fra Folk, der paa alle mulige Maader modarbejder dem og underminerer deres Indflydelse, en saare værdig og forstandig Holdning.

Hvem repræsenterer da de tyve, fem-og-tyve Delegerede, der imorgen drager til Bolshevismens Arne-sted og Hovedstad? Ifølge et Interview, som et andet Dagblad har haft med Formanden for Skibsværftsarbejderne, Hr. *Adamsen*, der forøvrigt er udset til Leder af denne ejendommelige Studietur, repræsenterer de Delegerede Skibsværftsarbejderne, Havnearbejderne og Sømændene.

Vi har tidligere haft Lejlighed til at kommentere den bolshevistiske Tone, der i det sidste Par Aar har gjort sig gældende blandt Havnearbejderne og det uhyggelige Samarbejde, som de har etableret ikke alene med Havnearbejderne i andre Lande, men ogsaa med Sømændene. Havde man Grund til at frygte, at det nuværende Forhold imellem Skibsfartens og Skibsindustriens Ledere og dens Mænd ikke varslede godt for et fordrageligt Samarbejde i nærmeste Fremtid, forekommer det os efter dette, at Udsigterne er endnu mørkere.

### VORE DYRE PROVINSHAVNE

Den udenlandske Presse har i den senere Tid beskæftiget sig indgaaende med vore altfor dyre Havnetakster i Provinsen. Vi har saaledes omtalt, at det store engelske Blad, *Journal of Commerce* har anstillet Betragtninger over dette pinlige Emne. Ogsaa i

Tyskland spørger disse Havnetakster i en Række ansete Blade. Det bekendte *Hamburger Fremdenblatt* skriver saaledes den 9. ds. i en længere Artikel om Dansk Skibsfart: . . . »Danmark er det Land i Europa, som betaler den højeste Sømandshyre. De danske Organisationer arbejder paa at faa deres Udgifter nedsatte saaledes, at det er muligt for den danske Handelsflaade at konkurrere med Udlandets paa lige Kaar. Naturligvis tænkes her i første Række paa de høje Lønninger, som maa revideres, og ligeledes forsøger man at gennemføre en Reduktion af Havnepengene, som i de allerfleste danske Havne er usædvanlig høje.« Bladet kommer derefter ind paa lignende Betragtninger som fremsat her i *Søfarts Tidende* om det urimelige i at betale Afgifter i hver Havn af hele Ladningen, selv om kun en Del af denne losses i paagældende Havn, ligesom det udtrykker sin Forundring over, at Regeringen er gaaet med til at knæsatte de altfor høje Takster for en ny Femaars-Periode.

I Sverige følger man ligeledes med levende Interesse Diskussionen om de dyre Provins-Takster. I den sidste Ugestid har *Göteborg Sjö- og Handelstidning* bragt ikke mindre end to Artikler om dette Emne.

Vor fortræffelige Kollega mener forøvrigt, at Kritiken af de danske Provinshavne ogsaa rammer de svenske paa et ganske bestemt Omraade, nemlig Beregningen af Afgifter af hele Ladningen, selv om Skibet kun udlosser en Del af denne i paagældende Havn. Handelstidningen er klar over, at dette meningsløse Forhold ikke maa opretholdes og anser det for sandsynligt, at den svenske Kommission, der i Øjeblikket undersøger hele Spørgsmaalet om Havneafgifter, vil fremkomme med et Forslag, hvori den lossede Del af Ladningen lægges til Grund for Afgiftsberegningen.

Med de mange Skuffelser, som Skibsfarten har haft i den seneste Tid ogsaa paa dette Punkt, er det sagtens for optimistisk at haabe, at de danske Provinshavne vil gennemføre en saadan Reform.

#### FOLKETS VARME FØLELSER

For en Ugestid siden overrakte Departementschef *H. Vedel* paa den danske Regerings Vegne to pragtfulde Vaser til det internationale Arbejds-Bureau i Genève.



## BESKATNINGEN AF SKIBSASSURANCEGEVINST

Ved Love af 1918 og 1920 er det i Norge bleven bestemt, at der i visse Tilfælde kan indrømmes Fritagelse for Skattepligt af Assurancegevinst ved Forlis eller Tab af Skibe, saafremt ny Tonnage er kontraheret eller indkøbt inden Udgangen af 1926, dog saaledes, at Kongen kan forlænge denne Frist. Dette er nu sket, idet Fristen ved kongelig Resolution i sidste Statsraad er forlænget til Udgangen af 1931.

Der henstaar ubenyttet til Kontrahering eller Køb til Erstatning af Tonnage tabt ved Krigsforlis ca. 100 Millioner Kroner, udtaler *N. H. & S. T.* Dette Beløb er saa stort, at det efter vort Lands økonomiske Stilling og Pengeforholdene i det hele saa langt fra vil

Den ene Vase hedder »Marinevasen«, dekoreret af Maleren *Benjamin Olsen*, der har valgt at pryde det lyse Porcellæn med Motivet »Dansk Sommerdag ud for Kronborg«.

Den anden Vase bærer et effektivt valgt landskabeligt Parti fra *Bramsnæs* — symbolistisk Kompliment til Finansministeren? — malet af *Godfred Rode*.

De to Kunstværker er af en anelig Størrelse, nemlig ca. 65 cm høje, og de er forsynede med en Montering af Bronze og Broncefod. I Broncen er indgraveret Ordene »Le Danemark«.

De nydelige Vaser vil, paastaar Regeringsbladet, være et Udtryk for de varme Følelser, den danske Regering og det danske Folk nærer for det under Folkeforbundet sorterende internationale Arbejds-Bureau, og de er en Pryd for det Lokale, hvor de faar Plads.

Det danske Folks varme Følelser . . . er det ikke en lovlig stor Mundfuld. Mon det danske Folk i al Almindelighed kender nogetsomhelst til det internationale Arbejds-Bureau i Genève? Vi tvivler. Og de, der kender til det, ja en meget stor Del af dem nærer meget blandede Følelser for det nævnte Urocentrum, hvis Leder er den franske Socialistfører og Strejkeleder *Albert Thomas*.

Overrækkelsen af disse smukke Vaser, som gør den kongelige Porcelænsfabrik og de fortræffelige Kunstnere stor Ære, er antagelig ment som en skøn Indlednings-Propaganda for de to Skiftninger af Lovforslag, som Socialministeren i disse Dage for tredje Gang vil forsøge at overtale et skeptisk Folketing til at lyse i Kuld og Køn, nemlig: Ratifikationen af de internationale Konventioner om Arbejdsløshed i Tilfælde af Forlis og om Forhyring. Begge disse Konventioner stammer fra den Thomaseske Konventions-Fabrik i Genève, og begge rummer, som vi tidligere har paavist, en betydelig Fare for dansk Skibsfart og en unødvendig Merudgift for den danske Statskasse.

være ønskeligt, at der disponeres over det i Løbet af nogle faa Maaneder. At faa Byggeprisen ned — den er nu antagelig det dobbelte af 1913 — vil tage længere Tid. Det er derfor økonomisk set heldigst, hvis ikke Loven kan ophæves, hvad der jo vil være det bedste, at den er forlænget ved kgl. Resolution i fem Aar.

Naar man ser paa dette, kan man ikke andet end beklage, at der i Loven fra først af ikke blev sat en rummelig Byggefrist, saaledes at Rederne var sluppet for at kontrahere en Mængde kostbar Tonnage, hvorved store Kapitaler blev bortkastet til ingen Nytte.

#### TAAGESIGNALER I KIELERKANALEN

Der er nu indrettet Taagesignaler ved Sluserne i *Holtenu* og *Brunsbüttelkoog*. I *Holtenu* gives der tre korte, enkelte Stød i Sirenen for det i den højre Sluse indgaaende Skib og tre korte, dobbelte Stød i Sirenen for den venstre Sluse. I *Brunsbüttelkoog* lange, enkelte Klokkesignaler for den med Hensyn til Fartretningen højre Sluse og dobbelte for den venstre. Signalerne afgives kun, naar der ventes Skibe.

#### TRAFIKKEN PAA SPANIEN OG PORTUGAL

I *Hamburg* og *Bremen* arbejder i Øjeblikket de i Trafikken paa *Spanien* og *Portugal* deltagende Linjer paa at faa sammenkaldt en Konference med det Formaal at faa Fragerne betydeligt forhøjede. I Forhandlingerne deltager *Hansa-Linjen*, *Oldenburg-Portugisische Dampfschiffahrt Gesellschaft* og *Röchling-Menzell Linjen*.



## PLANEN OM INTERNATIONAL TONNAGEOPLÆGNING

*Scandinavian Shipping Gazette's* Hamburg-Korrespondent skriver i denne Uges Nummer af Bladet angaaende ovennævnte Spørgsmaal bl. a. følgende:

Hvorledes Fragtmarkedet skal bedres er et Spørgsmaal, som beskæftiger en Mængde Skibsredere hele Verden over, og forskellige Redere har nylig i *Fairplay* som Svar paa en Forespørgsel fra Bladet udtalt deres Mening om Nyttens af en almindelig Oplægningsplan. Det samme Spørgsmaal er senere fra anden Side blevet rettet til en Række Redere i Hamburg, og de Svar, disse har givet, kan sammenfattes i Svarene fra saa vel kendte Skibsfartsfolk som Dr. *Leisler Kiep* af Hamburg-Amerika Linjen, der udtaler, at Rederivirksomhed drives paa mange Maader, idet der er Trampfart, Rutefart og Statsdrift, hvilken sidste drives efter andre Principper end de private Rederivirksomheder. Den eneste Plan til Bedring af Fragtmarkedet, der efter hans Mening var gennemførlig, var at forhindre Salg af Skibe paa over 25 Aar. Tysklands Stilling var anderledes end andre Landes, idet Handelsflaaden i Tyskland kun var lidt over halvt saa stor som før Krigen, medens de andre Landes var større. Generaldirektør *M. Bøger*, Australien og Kosmos Linjerne, troede ikke paa Muligheden af en international Ordning, da Altruismen blandt Rederne ikke er stærk nok til, at de skulde gaa med til de Ofre, der er nødvendige. Dr. *Max Mörck*, Bugsier, Reederei und Bergungs A/G, udtaler, at Indskrænkning i Bygningen af nye Skibe og Fremskyndelse af Ophugningen af gammel Tonnage er de eneste Midler, der kan hjælpe. Skibsrederne *R. Fritzler* og *Aug. Bolten*, *Wm. Millers Succ.*, *Ernst Ross* og *Ludv. F. Mathies* er alle enige om, at der er for stor Interess forskel blandt Rederne til, at en Oplægningsplan kan gennemføres. En anden Skibsreder udtaler, at en Bedring i Forholdene kun vil være mulig, saafremt Statsstøtte til Skibsfart og Skibsbygning standses. Hvis Statsstøtte skulde gøre nogen Nytte, burde den anvendes til Ophugning af gamle Skibe.

### En svensk Udtalelse.

En svensk Skibsreder har sendt *Fairplay* et Indlæg i Spørgsmaalet, hvori bl. a. udtales:

Importen og Eksporten til og fra Rusland og Tyskland etc. naar ikke nær op til Tallene fra før Krigen, og man maa derfor først og fremmest træffe virkningsfulde Foranstaltninger til at gøre Ende paa Bolshevismen i Rusland. Man bør ligeledes gøre alt muligt for at bringe alle de forskellige Staters Valutakurser op i Pari som før Krigen. Det kan eksempelvis anføres, at norske Skibsredere har været meget fordelagtigt stillet, idet Kursen paa norske Kroner har tilladt dem at acceptere Fragtrater, der laa ca. 25 pCt. under de Rater, britiske Redere maatte have.

## NY JAPANSK SKIBSType TIL TRÆLAST

Motorskibet »Florida Maru«, der er bygget specielt til Trælastfart i det nordlige Stillehav af Kawasaki-Værftet i Japan, vakte megen Opmærksomhed, da det nylig paa sin første Rejse løb op ad Columbia Floden, hvorfra Skibet skulde bringe en Ladning Tømmer til Østen. »Florida Maru« udmærker sig ved sine aabne Dæk, idet Spil og Bomme er blevet anbragt tæt op imod Dækhusene samt for og agter.

Skibet er 405 Fod langt og 53 Fod bredt og er paa 9,116 Tons d.w. Bruttotonnagen er 5,832 Tons. Hovedmaskinen er en 6-cylindret Dieselmotor af Fullagar-Typen, der kan udvikle 3,600 H.K. Den normale Omdrejningshastighed er 98 i Minuttet, Olieforbruget omtrent 10½ Tons i Døgnet. Det øvrige Maskineri er helt igennem elektrisk drevet. Skibets Lastrum er som nævnt specielt indrettet til Transport af Tømmer, og

De daarlige Resultater, Skibsfarten i Øjeblikket arbejder med, viser klart, at der er for megen Tonnage, og det Middel, Oplægning, der paatænkes bragt til Anvendelse herimod, vil aldrig blive effektivt. I de sidste Maaneder er for Eks. adskillige danske Dampskibe blevet lagt op, men som Følge af en for kort Tid siden indtraadt Bedring i Kulfragterne til Østersøen, er en Del af dem igen blevet sat i Fart. Ikke heller Minimumsfragter vil være effektive, da nogle Redere utvivlsomt vilde give »back letters« paa 3d. pr. Ton eller mere, som Sir Arthur Sutherland udtaler i sit Brev til *Fairplay* af 8. Oktober. Saasnart Fragterne gaar lidt op, kan man være vis paa, at den oplagte Tonnage vil blive sat i Fart paany og saaledes atter ødelægge Fragtmarkedet. Det vil endelig vise sig overordentlig vanskeligt at faa Flertallet af Rederne til at gaa med til Oplægning.

Det vil derfor være nødvendigt at træffe Tvangsforanstaltninger. Man maa bestræbe sig for at faa vedtaget en Lov, hvorefter det forbydes alle Skibe paa over 25 Aar at drive Skibsfart paa følgende Lande: Storbritannien, De Forenede Stater, Japan, Frankrig, Tyskland, Italien, Norge, Holland, Sverige, Spanien, Danmark og Grækenland. Hvis en saadan ny Lov til en Begyndelse kunde gennemføres for Storbritanniens og De Forenede Staters Havnes Vedkommende alene, vilde det utvivlsomt betyde Ophugning af de fleste Skibe paa over 25 Aar. I Øjeblikket er ca. 8,250,000 Tons af Verdenstonnagen, eller omtrent 1/3 af den, over 25 Aar gammel.

### Salg af gammel Tonnage skader det paagældende Land selv.

Jeg er vis paa, at de fleste britiske Redere, der sælger deres gamle Tonnage, ikke tænker paa den Skade, de volder sig selv, idet disse Skibe, der købes billigt, sætter de nye Ejere i Stand til at konkurrere og medfører en Sænkning af Fragtniveauet. Man maa huske, at en Baad paa 25 eller 40 Aar faar samme Fragt som en ny Baad. Navnlig tyske Redere er i Stand til at faa saadanne Skibe reparerede og reklassificerede med meget smaa Omkostninger, saaledes at de kan konkurrere i mange Aar. Alle Skibe paa over 25 Aar burde hugges op; man vilde derved i høj Grad gavne saavel Skibsfarten som Skibsbygningen.

En anden virkningsfuld Udvej vilde følgende være: Indførelse af en ny international Lastelinje, hvorved Lasteevnen for Skibe paa over 25 Aar nedsattes med for Eks. 25-50 pCt., ligesom de førende Søforsikrings-Selskaber skulde forhøje Præmien for gamle Skibe og for Ladninger transporterede i disse med fra 25-50 pCt.

de er derfor tilstrækkelig rummelige til uden Vanskelighed at tage de største Længder af Tømmer fra Nordvestkysten af Amerika. Lugeaabningerne er ca. 38 Fod lange. Et af Lastrummene er over 100 Fod langt. Dækkene er aabne fra Dækshusene til Stævnen og fra Dækshusene til helt agter og kan tage Tusinder af Fod af Tømmer som Dækslast.

»Florida Maru«, der er et Forsøgsskib, har hidtil vist sig at være økonomisk i Drift, og Kawasaki-Værftet siges at have planlagt Bygning af to lignende Motorskibe til Tømmertransport i det nordlige Stillehav.

Skibet medførte tilstrækkelig Brændselsolie til Rundrejser over Stillehavet. Det var bygget til en Hastighed af 11 Knob, men paa Prøveturen løb det 13 Knob.

## EN NORSK STYRMANDS UBERETTIGEDE ARRESTATION I NORD-RUSLAND

En norsk Styrmand blev nylig arresteret i Nord-Rusland under mærkelige Omstændigheder og sad fængslet i 15 Dage uden at han er sig bevidst at have gjort noget galt. Styrmanden er nu kommet hjem og har sendt en Klage ind til Udenrigsdepartementet med Krav paa Erstatning. Udenrigsdepartementets Retskontor arbejder med Sagen, og man vil fra norsk Side gøre alt for at skaffe Sømanden Erstatning hos de russiske Myndigheder og for at hindre Gentagelser.

Den af Styrmanden udarbejdede Fremstilling lyder ifølge N. H. & S. T. saaledes:

Som Skibets Førstestyrmænd havde jeg Opsynet med Lastningen i Nr. 1 Luge. De Folk, som arbejdede har var meget daarlige Stuvete, hvorfor jeg stadig maatte passe nøje paa dem, for at Lasten skulde blive ordentlig og forsvarlig stuvet. Arbejderne havde 10 Kopek pr. Log for at stuve, og deres Hensigt var paa kortest mulig Tid at faa flest mulige om Bord, uden Hensyn til, om de blev forsvarlig stuvet eller ej. Da jeg paa Grund heraf stadig maatte paatale den daarlige Stuvning, angav de til de stedlige Myndigheder, at jeg havde slaaet til en af dem, hvilken Anmeldelse blev indgivet for at faa mig fjernet fra Tilsynet med Lastningen. Dette, angav de, skulde

være hændet den 6. September, og trods Protester baade fra Kaptajnens og min Side blev jeg den 13. September arresteret og ilandsat for at afgive Forklaring i Petrosavodsk, hvilken By er beliggende ca. 12 Timers Jernbanerejse fra Soroka. Umiddelbart efter Ankomsten til Petrosavodsk Kl. 10 om Aftenen blev jeg indsat i det derværende Fængsel og placeret i en Celle sammen med 5 Mordere og 4 andre Forbrydere og forøvrigt fuldstændig behandlet som en anden kriminel Forbryder, helt afskaaret fra Omverdenen med Hensyn til at sende Breve eller Telegrammer, eller paa nogen Maade at kunne sætte mig i Forbindelse med Rederiet eller Konsulatet i Leningrad. Jeg sad fængslet i 14 Dage uden at faa Anledning til at forklare mig, og da jeg endelig den 28. September blev løsladt, maatte jeg afgive en Erklæring om ikke at forlade Byen, før Dom var falden i Sagen. Dommen faldt den 5. Oktober og lød paa 2 Maaneders Tvangsarbejde, plus 50 Rubler i Mulkt. Myndighederne betragtede de 2 Maaneders Tvangsarbejde som alsonet ved de 15 Dage, jeg havde siddet i Fængsel, og jeg slap derfor fri ved at betale de 50 Rubler i Mulkt.

Han slutter sin Skrivelse med at opregne, hvilke Udgifter han har haft under Opholdet i Rusland ved tabt Hyre denne Tid og frem i Tiden, indtil han kan faa en ny Stilling og beder om Udenrigsministeriets Hjælp til at faa Udgifterne erstattet hos rette Vedkommende — de russiske Myndigheder.

## FRAGTRATETALLET FOR SEPTEMBER

I September Maaned har der været en svag Stigning i Fragtratetallet, nemlig fra 94.5 til 95.6:

	Det statistiske Departement	The Economist
Jan.—Marts 1925 gsntl. ....	100.0	100.0
Januar 1925 .....	102.1	101.9
Februar — .....	99.2	103.2
Marts — .....	98.8	94.9
April — .....	95.4	92.8
Maj — .....	92.8	87.4
Juni — .....	93.6	81.1
Juli — .....	94.8	84.6
August — .....	94.5	85.3
Septbr. — .....	95.6	87.5

I ca. Halvdelen af de i Opgørelsen medtagne Markeder holdt Fragterne sig paa samme Gennemsnit i de to sidst forløbne Maaneder eller afveg højst 1 à 2 pCt. i op- eller nedadgaaende Retning fra hinanden. I de øvrige Rater var der i de fleste Tilfælde Opgang; størst var denne for Kul fra Storbritannien til La Plata, i hvilket Marked Gennemsnittet blev forøget med næsten 20 pCt., men dette hidrører fra en særlig stærk Nedgang i August Maaned, og Gennemsnitsfragten for September var i denne Fart ikke saa høj som i Juni-Juli Maaneder. Den samlede oplagte Tonnage er lidt mindre end for en Maanedes Tid siden; enkelte Dampskibe er ganske vist oplagt i den senere Tid, men nogle større af de oplagte Skibe er igen gaaet i Fart.

Som det vil ses, viser ogsaa *Economist's Index* en lille Opgang, delvis af samme Grund som den foran anførte for Opgangen i det danske Fragtratetal.

### LODSAFGIFTERNE PAA ELBEN

Lodsafigterne paa den nedre Del af Elben er nylig blevet forhøjede, saaledes at de for Lodsning fra Hamburg og ud af Floden (til Fyrskibet Elbe 3) gældende Afgifter er blevet forhøjede fra 130 til 140 pCt.

### FARTEN PAA LEVANTEN

Med Hensyn til Farten paa Levanten er der sket en Sammenslutning, idet de tyske Levant- og Orient Rederier har sluttet en Tarif-Overenskomst med Rederiet G. H. Siemens og Halcyon Linjen.

## SKIBSFARTEN PAA PARANA-FLODEN

Efter al Sandsynlighed er de værste Vanskeligheder med Hensyn til lav Vandstand i Parana-Floden nu overstaede. Det udprægede Lavvande i Floden i de sidste Maaneder mener man skyldes Mangel paa Sne i Andesbjergene sidste Vinter, og er denne Anskuelse rigtig, kan man vente Højvande i Floden i de kommende Maaneder, da Vinteren i Andes-Regionerne har været ualmindelig haard og bragt uhyre Mængder af Sne. Det er ogsaa et Faktum, at Vandstanden i den senere Tid er steget noget, omend ikke ret meget, og selv om dette er almindeligt paa denne Tid af Aaret, har det dog vakt megen Glæde i Skibsfartskredse, hvor man var begyndt at fortvivle over den stadig faldende Vandstand. Heldigvis falder Højvands-Perioden iflg. *The Times of Argentina* sammen med den Periode, hvori den stærke Udførsel finder Sted. Ved Midsommer, naar al Sne i Andes er smeltet, indtræffer ogsaa det Tidspunkt, da Argentina for Alvor begynder Afskibningen af sit Korn.

## ISFORHOLDENE I HVIDEHAVET

Norges Rederforbund har som Svar paa en Henvendelse til den norske Konsul i Archangelsk modtaget følgende telegrafiske Meddelelse, dateret 23. ds.:

»Sidste tre Nætter har Temperaturen i Archangelsk været seks Grader under Nul; længere inde i Landet endog tolv Grader. Langs Dvinabredderne idag tyndt Is. Drivis i Floden.

Den meteorologiske Station melder: Dvina tilfryser de første Dage i November. To Havneisbrydere hver paa 1,300 Hestekræfter bliver færdige til Arbejde i de nærmeste Dage; disse vil gratis holde Hovedløbet aabent længst muligt. Isbryderhjælp fra Hovedrenden til Kajplads for Skibenes eller Aflasternes Regning efter Overenskomst.

Lastning af Tømmer og Sveller fra Vand bliver i Løbet af de nærmeste Dage formentlig umulig, hvorfor det fraraades at afsende Skibe for saadan Last, medmindre deadfreight garanteres.

Onega meddeler, at Isen paa Onegaelven umuliggør Transporten af Last fra Savværkerne til Barren, hvorfor Afskibningen idag afsluttes til Trods for, at de derværende Skibe paa langt nær er fuldladet.

Mesane Afskibningen afsluttet.◊

## LØNKONFLIKT INDENFOR DEN TYSKE SKIBSFART

Indenfor den tyske Skibsfart er der opstaaet en Lønkonflikt, som det antagelig vil volde store Vanskeligheder at faa løst. Sømændene havde forlangt en Lønforhøjelse svarende til de forøgede Leveomkostninger, men dette Krav blev afvist paa Grund af Skibsfartens vanskelige Stilling. Da der altsaa ikke kunde opnaas Enighed, blev Spørgsmaalet henvist til Voldgift, og den derefter afsagte Kendelse gik ud paa, at Hyrerne skulde forhøjes med 5 pCt. fra 1. Oktober. Kendelsen godkendtes af Sømændene, men blev forkastet af Rederne. Det er forstaaeligt, at de tyske Redere som Følge af det herskende usle Fragtmarked er betænkelige ved yderligere at forøge deres Driftsudgifter ved Lønforhøjelser til Sømændene, men paa

den anden Side er det ogsaa fuldt forstaaeligt, at disse ønsker deres Kaar forbedrede, da Hyrerne i Tyskland er lavere end noget andet Sted i Verden.

Direktør Ritter, Hamburg-Amerika Linjen udtaler, at Rederi-Næringens Stilling er saa vanskelig, at Indskrænkninger over det Hele er nødvendig, og disse Forhold kan kun ændres ved en Stigning i Verdenshandelens Omfang. Hvis en saadan Stigning ikke snart indtræffer, vil de fleste Linjer blive tvungne til at oplægge en Del af deres Baade. Hidtil har der i Tyskland praktisk talt ikke fundet Oplægninger Sted, hvorfor man heller ikke dér har interesseret sig videre for det i andre Lande stærkt diskuterede Spørgsmaal om en systematisk Oplægning af overflødig Tonnage.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 27. Oktober 1925.

Østersøen og Montreal er en Del excité, men langt fra hvad der med Rette kunde ventes, og »steady« er den gængse Betegnelse for de fleste Markeder. Kornpriserne har været omtrent ens i Montreal og Nordstaterne, og det mærkelige er indtruffet, at Raterne fra disse Pladser tildels har ligget lige højt — eller snarere lige lavt. Da Beholdningerne i Montreal er anselige og en god Del skal afskibes, inden St. Lawrence lukker, maa der komme et lille Blaf i den 11. Time.

La Plata hjemgaaende er over Forventning. Aarets tre sidste Maaneder plejer at være de daarligste, og ikke alene hvad Betalingen angaar, men i Særdeleshed af Mangel paa Last, saa de Afslutninger, som er rapporteret i de sidste Dage for prompt Lastning, er opmuntrende; dog ser det ikke godt ud, at en hollandsk 6,000 Tonner, 15/12-5/1, har taget 15/6d.; og selv om den har 17/- ud, vil det knibe med at sejle Balance.

Kulkøbmændene arbejder nu paa at faa Raten til La Plata ned i 14/- eller deromkring, og saafremt Kornmarkedet pr. Jan./Febr. ikke gaar nævneværdigt tilbage, lykkes det nok — desværre.

U.S.A. har igen taget en Del Baade for Antracite, og prompte 4/5,000 Tonnere faar op til 9/- med 1,000 Losning fri. Kulraterne til Canada, som i hele Sæsonen har været 6/6d., 7/6d. fra Wales og 7/-, 7/6d. fra Glasgow, er ca. 1/-, 1/6d. højere, og da Befragterne er »hard up«, maa de sikkert betale endnu mere for de sidste Baade. Til Middelhavet og Østersøen er der forholdsvis faa Laster, men fastere Rater, og Danzig, som maa regnes med som Kuludskibningshavn, har ogsaa betalt godt, f. Eks. 7/- til Hernösand for 2,000 T.

## TRÆLASTMARKEDET

Vinteren lader til at indtræffe til normal Tid i Aar, og følgelig maa der gøres Regning paa, at de fleste nordlige svenske og finske Havne lukker ca. Midten af Novbr. og Lastepladserne i Wiborg Distr. ca. medio Decbr. Foruden Isrisikoen bør det tages i Betragtning, at Arbejdstiden er meget kort om Efteraaret, og Indtagenderne bliver let meget mindre end beregnet. Naar de nordligste Havne lukker, gør Befragterne Regning paa at faa Tonnage relativt billigt fra de sydlige Havne; men i Øjeblikket er der en forceret Efterspørgsel efter Tonnage til U.K. — især Vestkysten, og enkelte af de senere Afslutninger viser Fremgang. I Betragtning af Aarstiden er Fremgangen dog ikke tilfredsstillende nok.

Der er sluttet: 750 Std. Uleåborg/West Hartlepool, 41/- med fri Losning, 550 Std. Kristinestad/West Hartlepool, 39/- med fri Losning, 550 Std. Umeås/London, 50/-, 500 Std. Kemi/Hull, 60/-, 850 Std. Hudiksvall & Söderhamn/Cardiff, 54/-, nyt Scanfin, 600 Std. Ørn-

sköldsvik & Hernösand/Portishead, 60/-, 1,050 Std. Borga & Wiborg/Antwerpen, 37/-, 650 Std. Hernösand & Gefle/Dieppedalle, 40/-. Haparanda/Sharpness noterer 70/- og Kemi & 1 sydligere Havn/Sharpness 65/-. For 380/450 Std. Baade bydes 50/-, 52/6d. Midtfinland/Østkysten.

Archangel/U.K. er gjort til 72/6d. Pictou & Dalhousie/W.B.E.I. byder 75/- for 6/1,000 Std. Baade, og disse Laster kan muligvis drives op i 77/6d., 80/-.

## KUL, KOKS ETC.

Af Noteringen til Østersøen bemærkes: Hull/Riga 2,300 T. 7/3d., 2,600 T. 6/6d.; Tyne/Helsingfors 6/6d., 6/9d. for 2/3,000 T.; Wiborg 8/6d. 1/1,200, Gefle 7/3d., 7/6d. for 14/1,800 T. Til danske Havne er det smaat med nye Laster, og Raterne er stadig 5/9d. for 3,000 T.; 6/6d. for 2,000 T.; London Koks betaler 8/6d., 8/9d.; Garston/København 8/6d.; Hull-Tyne/København 9/6d., 10/-. Wales/København-Helsingør har betalt 7/- for 2,200 Tonner og noterer 8/- til Stockholm-Sundsvall. I »Coasting« er Raterne faste uden større Forskydninger.

## MIDDELHAVET ETC.

Forth/Vestitalian er oppe i 10/-, 10/6d. for 2,500 Tonnere, og Tyne/Vestitalien ca. 9/6d. for større Baade — prompt Lastning. Med Undtagelse af Spanien er der en mærkbar Bedring i Efterspørgselen, og de hjemgaaende Laster lader ogsaa til at strammes en Kende.

Wales eller Østkyst/Øerne er gentagende gjort til 9/3d., 9/6d.

Jordnødsæsonen begynder nu, og der bydes 24/- Saloum River/Continent, 26/- U.K. Marseilles/4 svenske, 1,200 T. Oliekager, har betalt 21/-.

Sortehav- og Donau-Noteringerne er uforandrede. Det lader til, at de russiske Befragtere opfylder deres Forpligtelser fuldt ud, saa de annullerede Baade, og de Baade, som er paa demurrage, ikke lider direkte Tab af den Grund.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Montreal/Continent er endnu ikke kommet over 14½/15 C., Middelhavet 19 C. Til Sydafrika-Capetown-Durban range indikeres 24/-, 25/-, 26/- for 1-2-3 Lossehavne. Range/Sydafrika 8 Doll.; Range/Continent 13½ C.; New York/Plate 4.25 Doll. nett charter.

Hampton roads/Montevideo 4.35 Doll.; Rio 4 Doll.; Sukker Cuba/U.K.-Cont., Nov./Febr. 17/6d., 18/6d. og 1-2 Gulf til 1-2 Tyskland 4/4.10 Doll. nett Charter. Pitchpine River Plate 142/6d. Gulf/Danmark, Oliekager, 6.25 Doll. til 3 Lossehavne, Novbr.

Fra Pacific er der hovedsagelig Efterspørgsel for lumber til Australien og Japan.



## SYDAMERIKA

Wales/Bahia Blanca 2/12 Novbr. er sluttet til 16/3d.; 10./26. Novbr. 15/6d.; Buenos Aires eller La Plata 16/6d. prompt; Rosario 18/-, Rio 15/- prompt; Rotterdam/Buenos Aires 16/6d. og 15/- med 800 Losning.

Hjemgaaende — prompt Lastning — er lidt bedre. Santa Fé/U.K.-Cont. 18/- for 5,200 Tonner; San Lorenzo 17/-, Buenos Aires 15/6d.

For Januar/Februar er Raten 20/6d., 21/-. Til Skandinavien er der en bedre Tone; men det er vanskeligt at faa noget i Stand, da baade Køber og Sælger vil se Tiden an.

De sidste Slutninger fra Chile er: 7,000 T. Alexandria 25/6d. Novbr.; 7,000 T. to japanske Havne & Shanghai 26/3d., Novbr./Decbr.

## ØSTEN

Decbr./Jan. Tonnage fra Madras er sluttet til 30/-, 31/3d.; Christmas Island/Malmö 32/6d., Januar. Vladivostock/Rotterdam & Hamburg 32/6d. Novbr. Sydafrika/U.K.-Cont. 22/6d., Novbr./Decbr.

Det var ventet, at Kornbefragtningen fra Australien nu skulde være i fuld Sving; men foreløbig er der kun sluttet  $\frac{1}{3}$  af, hvad der var sluttet ved denne Tid i Fjor.

Wales/Newcastle N.S.W. har taget en Baad til 14/- fri Losning, hvilket er noget af et Særsyn.

## TIME CHARTER

Markedet er livligere baade for vestindisk og transatlantisk Fart. En 6,200 Tonner har faaet 1.47 $\frac{1}{2}$  Doll., Levering Gulfen, Tilbagelevering Danmark.

## DEN AMERIKANSKE SKIBSFARTS ANDEL I DEN AMERIKANSKE UDENRIGSHANDEL

Der er nylig offentliggjort en Statistik over den amerikanske Skibsfarts Andel i de Forenede Staters Eksport og Import i det den 30. Juni afsluttede Finansaar 1924/25. Emnet er behandlet saavel af Handelsdepartementet som af Skibsfartsdepartementet, og det førstnævnte Departement opgiver paa Grundlag af Værdien af Indførslen og Udførslen følgende Tal:

	Eksport		Import	
	Mill. Doll.	pCt.	Mill. Doll.	pCt.
Amerikanske Skibe .....	1,522.4	36.18	1,055.0	31.42
Udenlandske Skibe .....	2,685.9	63.82	2,298.0	68.58

Tabellen viser, at 36,18 pCt. af Værdien af den amerikanske Udførsel og 31,42 pCt. af Værdien af Indførslen foregik under amerikansk Flag. Begge Tal viser Tilbagegang, idet den amerikanske Andel det foregaaende Finansaar androg 39,30 pCt. af Udførslen og 32,85 pCt. af Indførslen.

Denne Statistik, der er baseret paa Værdien, viser imidlertid ikke ret meget angaaende den Stilling, amerikansk Skibsfart indtager med Hensyn til Landets Udenrigshandel. Det er ikke Værdien, men Ind- og Udførselsmængden, der er det afgørende Moment for Betydningen af et Lands Skibsfarts Deltagelse i dets Udenrigshandel. Den af Skibsfartsdepartementet udarbejdede Statistik, der er baseret paa Varemængden, giver derfor et rigtigere og bedre Billede. Tallene er efter denne Statistik følgende:

	Eksport		Import	
	Tons	pCt.	Tons	pCt.
Amerikanske Skibe.....	17,759,100	34.48	20,710,200	50.70
Udenlandske Skibe .....	33,742,000	65.52	20,136,500	49.30

Af en samlet Udførsel paa 51,501,100 Tons er altsaa i sidste Finansaar 34,48 pCt. og af en Indførsel paa 40,846,700 Tons 50,70 pCt. blevet befordret med amerikanske Skibe. Forrige Finansaar androg det amerikanske Flags Andel 33,57 pCt. af Udførslen og 55,82 pCt. af Indførslen. Den amerikanske Handelsflaades Andel i Transporten af Udførslen er altsaa steget lidt, medens dens Andel i Transporten af Indførslen er

gaet en Del tilbage. Det fremgaar af Tabellen, at de amerikanske Skibe befordrede en større Del af Indførslen end af Udførslen, og det skulde heraf synes at fremgaa, at Spørgsmaalet om tilstrækkelig Returfragt, der volder de amerikanske Redere saa megen Sorg, har mistet sin Betydning. Dette er imidlertid paa ingen Maade Tilfældet. Naar de amerikanske Skibes Importmængde viser sig at have været større end Eksportmængden, skyldes dette den mægtige Indførsel af Olie fra Mexico, der udgør omtrent 33 pCt. af de Forenede Staters samlede Indførselsmængde. Denne Import har kun Betydning for den amerikanske Tankdamperflaade, medens Resten af den amerikanske Handelstonnage ikke berøres deraf.

Nu er imidlertid Tankdamperflaaden en væsentlig Del af den amerikanske Handelsflaade. Af de henved 5,2 Millioner Brutto-Registertons, der i Øjeblikket (af Skibe paa over 1,000 Tons) befinder sig i de amerikanske Privatrederiets Hænder, falder omtrent 2,1 Millioner Brutto-Registertons paa de store Olieselskabers Tankdamperflaade. Henved 3 Millioner Tons af den private amerikanske Redere tilhørende Tonnage har altsaa ingen Andel i Olietransporten. Hertil kommer den statejede Tonnage, for saa vidt den ikke er oplagt. Denne Tonnage, der hovedsagelig anvendes i oversøisk Fart, andrager omtrent 2 Millioner Brutto-Registertons. Ser man nu hen til, at der ved Siden af de 2 Millioner Brutto-Registertons Tanktonnage ialt er 5 Millioner Tons anden amerikansk Tonnage, der ikke er interesseret i Olieindførslen, maa man erkende, at Returfragt-Spørgsmaalet stadig er et Problem for de amerikanske Skibe, som de amerikanske Redere vedblivende maa beskæftige sig med.

Den danske Generalkonsul i New York, der i en Indberetning til Udenrigsministeriet beskæftiger sig med det ovennævnte Spørgsmaal, meddeler sluttelig, at medens Indførslen af Raaoie fra Mexico andrager godt en Trediedel af de Forenede Staters samlede Indførselsmængde, udgør den kun ca. 3 pCt. af den samlede Indførsels Værdi.

## NYE ITALIENSKE RUTER

Navigazione Libera Triestino, der tidligere udelukkende har drevet Trampfart, er nu i Færd med at organisere nye Dampskibslinjer. I Begyndelsen af indeværende Aar aabnede Selskabet en fast Rute mellem Italien og Californien, der i Øjeblikket betjenes af to Dampere og et Motorskib. Rederiet venter i Begyndelsen af næste Aar at kunne indsætte de Motorskibe, som Cantieri San Marco skal levere, paa denne Rute. Endvidere paatænker Rederiet at oprette en Rute rundt om Afrika gennem Suezkanalen og via Capstaden og Gibraltar, og paa denne Rute er det

Meningen at indsætte Dampskibene »Perla« og »Sabbia«, der i Øjeblikket er under Bygning ved Tynen, og som indrettes til Passagerbefordring. Endelig agter Rederiet i Løbet af den nærmeste Fremtid at aabne en fast Rute mellem Italien og belgisk Kongo.

Navigazione Generale Italiana paatænker næste Aar at udvide sin Aktiekapital fra 300 til 600 Millioner Lire, og adskillige andre Rederier synes at ville følge Eksemplet.

Victorio Emanuele Dokken i Genova er nu omtrent færdigbygget, og i Løbet af faa Uger vil det være muligt at losse ca. 2,500 Tons Kul om Dagen i Dokken ved Hjælp af det store Antal nye elektriske Kulkraner.

## SKIBSVÆRFTERNES KAAR I NORGE

I sidste Uge bragte vi et Uddrag af en Beretning om Nybygninger til Norge, som Klassificerings-Selskabet »Norske Veritas« havde fremlagt paa sit for kort Tid siden afholdte Aarsmøde, og vi tillader os nu nedenstaaende at bringe et Uddrag af en Artikel, som den kendte norske Ingeniør *Trygve Swensen* har skrevet i sidste Nummer af *The Scandinavian Shipping Gazette* om Skibsbygning i Norge i 3. Kvartal 1925. Ingeniør Swensen udtaler heri bl. a.:

Situationen er for Tiden overordentlig vanskelig for de norske Værfter. I Løbet af 3. Kvartal er der kun indkommet Bestilling paa nogle faa smaa Skibe, hovedsagelig til Hvalfangst, medens de faa store Skibe, som norske Redere har bestilt, bygges i Udlandet. Bergens Mekaniske Værksted og Laxevaag Maskin- og Jernskibsbyggeri har nylig afleveret nogle Skibe til det Norsk-Russiske Dampskibsselskab, Bergen, og begge Værfter har nu ligget under i Konkurrencen med et fransk Værft med Hensyn til Bygningen af to lignende Skibe til samme Selskab.

Det gør heller ikke Situationen bedre for Værfterne, at Arbejderne eller deres Organisationer ikke forstaar den, og bestemt modsætter sig alle Forslag om en Reduktion af Lønningerne, selv en Reduktion svarende til det Prisfald, der har fundet Sted som Følge af Stigningen i Kronens Værdi. Frederiksstad Mekaniske Værksted foreslog saaledes nylig en Nedsættelse af Akkordsatserne med 30 pCt., medens der ikke skulde røres ved Timelønnen. Hvis Arbejderne vilde gaa ind herpaa, vilde Værftet antagelig være i Stand til at sikre sig en Ordre paa to store Skibe, men Fagforbundene nægtede at gaa ind paa Forslaget. Paa Værfterne i Bergen blev et lignende Forslag forkastet, og Arbejderne er derefter blevet opsagte; for Bergens Mekaniske Værkstedes Vedkommende gælder dette hele Arbejdsstyrken, og for Laxevaag Værftets Vedkommende ligeledes hele Styrken med Undtagelse af 50 Mand. Rosenbergs Værft i Stavanger har nedsat sin Arbejdsstyrke fra 800 til 200 Mand, og paa Trondhjems Mekaniske Værksted har man nylig afskediget 30 Mand, og Afskedigelserne skal fortsættes.

## Kommunale Bevillinger til Arbejderne.

Ved Stavanger Støberi og Værft androg Forskellen mellem Værftets Tilbud paa et Arbejde og det billigste af de indkomne Tilbud 45,000 Kroner. Værftet foreslog derefter Arbejderne en Lønnedsættelse svarende til dette Beløb, hvorefter disse henvendte sig til Byraadet med Anmodning om, at det vilde yde denne Sum. Da Byraadet, som rimeligt er, afslog dette, blev Sagen paany optaget til Drøftelse, og det synes, som der er Mulighed for, at man i dette Tilfælde naar til Forstaaelse mellem Værft og Arbejdere.

I Moss forhandler Byraadet med det derværende Værft om en kommunal Bevilling for hver Mand,

Værftet beskæftiger udover et vist Minimumstal, som Værftet skal yde fuld Betaling, men desværre er Lønnedsættelser ikke det eneste, der er nødvendigt til Støtte for Skibsbygnings-Industrien i Norge; det er desuden paakrævet, at Værfterne samtidig faar forøget Beskæftigelse.

## Værfter, der drives med Tab.

Man kan gaa ud fra, at selv om Arbejde for halv Kraft paa et Værft bringer Udgifterne til Raamaterialer og Lønninger ned til det halve, vil de øvrige Udgifter, derunder Afskrivninger, Renter og Skatter, stadig andrage ca. 80 pCt. af de normale Driftsomkostninger. Man regner med, at Udgifterne ved et Værft andrager 20 pCt. af den normale Omsætning, og at Værftet saa har en Fortjeneste af 5 pCt. af Omsætningen. Naar Værftet gaar for halv Kraft andrager Udgifterne  $0.8 \times 20$  pCt. = 16 pCt. af Omsætningen under normale Forhold eller 32 pCt. af Omsætningen, naar det gaar for halv Kraft, d. v. s. en Forøgelse af 12 pCt. Udgifterne vil i saa Tilfælde ikke blot sluge de 5 pCt.s Fortjeneste, men Værftet vil under saadanne Forhold have et Tab af 7 pCt., og jo ringere Værftets Beskæftigelsesgrad er, desto ugunstigere bliver Stillingen.

Hvis en Lønreduktion derfor er nødvendig, naar et Værft gaar for fuld Kraft, vil en rimelig Nedsættelse, naar Værftets Beskæftigelsesgrad er stærkt reduceret, paa ingen Maade opveje de forholdsvis større Udgifter.

De norske Værfter er nødsagede til at gaa for stærkt nedsat Kraft. Ganske vist er en Del af de under Krigen etablerede Værfter blevne lukkede, men paa den anden Side er de gamle Værfter under Krigen blevet betydeligt udvidede, og Beskæftigelsesgraden maa maales i Forhold til disse Udvidelser. Frelsen for Skibsbygnings-Industrien ligger saaledes ikke blot i Lønnedsættelser, men tillige i en Reorganisation af Industrien, saaledes at de svagere Foretagender maa give Plads for de stærkere. Kun naar de tilbageblivende Værfter paa denne Maade kan drives saaledes, at deres Ydeevne udnyttes fuldtud, kan de norske Værfter atter optage Konkurrencen med de udenlandske.

Det er stadig Hvalfangst-Selskaberne, der giver Værfterne de fleste Ordre, og det er sandsynligt, at de nyligt dannede Selskaber saavel som de ældre Foretagender foreløbig vil give Værfterne Arbejde af denne Art. Det maa dog bemærkes, at tre Hvalbaade i sidste Kvartal er blevet bestilt paa britiske Værfter.

## SKIBSFARTEN PAA WIBORG

Ifølge Meddelelse fra Firmaet *K. Lundberg & Co., A/B, Wiborg* (Finland) til Skibsreder *Torben Nielsen*, København, beregnes Søfarten paa Wiborg Distrikt at ville blive opretholdt indtil 15.-20. December. Saa snart Forholdene kræver det, vil der blive stationeret en af den finske Stats Isbrydere i Trångsund, Der betales ingen særlig Afgift for Isbryder-Assistance udover den sædvanlige Is-Afgift, der fra og med den 1. December er obligatorisk for alle Skibe, der anløber finsk Havn.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS  
27. OKTOBER 1925.

London .....	19,60	Madrid .....	58,15
New York .....	405,25	Amsterdam .....	163,20
Berlin .....	96,35	Stockholm .....	108,40
Paris .....	17,30	Oslo .....	82,55
Antwerpen .....	18,35	Helsingfors .....	10,21
Zürich .....	78,10	Prag .....	12,02
Rom .....	16,30	Wien .....	57,15

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

**W.E. RIPPON**  
DAMPKIBS AGENT

**GENOVA**

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·  
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: WATKINS A.B.C. 5<sup>TE</sup> & 6<sup>TE</sup> UDG. CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9<sup>TE</sup> & 10<sup>TE</sup> UDG.

## F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

### Stranding.

Damperen »Esther Marie«, hjemmehørende i Esbjerg, Kaptajn Clausen, er Natten til Lørdag under Taage strandet tæt ved Hallshuks Fyr paa Gotland. Damperen, der er trælastet, er læk og har ad trældøs Vej anmodet om Assistance. Det har vist sig, at Kompasset havde stærk Misvisning, og Kaptajnen havde derfor ikke kunnet bestemme Skibets Stilling rigtigt.

Damperen ligger et Par Hundrede Meter fra Land. Besætningen befinder sig endnu om Bord. I Løbet af Søndagen er man begyndt ved Hjælp af Folk fra Land at losse en Del af Dækslasten paa Flaader og føre den i Land.

Skibet, der er hjemmehørende i Esbjerg, var paa Vej fra Löven i Finland til London med Trælaster.

Ifølge en senere modtaget Meddelelse er Damperen Mandag bragt flot, efter at ca. 75 Stds. af Dækslasten var blevet losset.

### Bark solgt til Finland.

4-mastet Bark »Bellhouse« af Tønsberg, der siden Marts i Aar har ligget oplagt i Helsingborg, er blevet solgt til Skibsreder Lundquist i Marichamn. Skibet, der sejler under norsk Flag, ejes af et Rederi i Hull. Det blev i Torsdags bugseret til Helsingør til Bundbesigtigelse, da Helsingborg Værftets Tørdok er for lille til Skibe af »Bellhouse«s Størrelse.

»Bellhouse« er bygget i 1903 i Genova og har sejlet under italiensk, tysk og siden 1915 under norsk Flag og har hele Tiden gaet i Langfart. Til Helsingborg ankom Skibet i Begyndelsen af Marts efter 98 Dages Rejse fra Chile med Saltpeter og har været oplagt siden da. Det maaler 2,348 Brutto-Registertons og laster ca. 4,000 Tons.

### Oplægninger i Italien.

Oplægningerne i Italien androg den 1. September 40 Dampskibe med en samlet Tonnage af 64,364 Netto-Registertons. Desuden var der oplagt 4,974 Netto-Registertons Sejlskibe.

### SEJLSKIBSKONFLIKTEN

Forhandlingerne mellem Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe og Sømændenes Forbund om en generel Overenskomst er nu resulteret i Enighed mellem Forhandlingsudvalgene.

Om Indholdet meddeler *Nationaltidende*, at der ikke røres ved Hyrerne for de Sømænd, der beskæftiges paa Organisationens Skibe; lige saa lidt røres ved Bestemmelserne om Betaling for Overarbejde. Angaaende Arbejdstiden indføres derimod forskellige Ændringer, bl. a. slettes Bestemmelserne om bestemt Tid til Rengøring af Lukaf, til Opvaskning af Spise-

### Dødsfald.

Søndag Formiddag kom Det Forenede Dampskibsselskabs Damp »Jolanthe« til København fra Frederikshavn med Liget af Føreren, Kaptajn Dreyer, der var bleven funden død i sin Køje.

Umiddelbart efter Ankomsten til Nordre Toldbod gik Skibsinspektøren og en Læge om Bord, hvorefter Kisten blev baaret i Land.

Rustvognen førte Kaptajn Dreyers Lig til Retsmedicinsk Institut, hvor det vil blive obduceret. Det menes nemlig, at Kaptajnens pludselige Død skyldes en Forgiftning.

### Czekoslovakisk Skibsfart paa Donau i 1924.

I Czekoslovakiets Skibsfart i Jernport-Afsnittet paa Donau i 1924 deltog 197 Skibe, af hvilke 143 transporterede 464,921 Quintals, medens 54 var uden Last. 203,369 Quintals transporterades ned ad Floden paa 62 Skibe og 261,552 Quintals op ad Floden paa 81 Skibe.

Der var 73 Slæbebaade under czechoslovakisk Flag. Det samlede Kvantum Varer transporteret i 1924 androg som nævnt 464,921 Quintals og viser en betydelig Fremgang i Forhold til det foregaaende Aar, da det beløb sig til 339,814 Quintals.

Den samlede Transport af Varer i 1924 paa Skibe af alle deltagende Nationer i Jernport-Afsnittet androg 7,305,109 Quintals.

### Brand ombord i »København«.

Ø.K.s Fuldrigger »København« er indkommen som Havarist til en engelsk Havn, efter at der i 4 Dage har været Brand om Bord. Skibet var paa Rejse fra Danzig til Australien med en Trælaster. Ingen af Besætningen skal være kommen alvorligt til Skade.

Branden var opstaaet fra et væltet Petroleumsapparat, men Besætningen har kunnet holde Ilden i Ave, til man var naaet i Havn.

Skibet vil nu blive repareret paa Stedet og derefter fortsætte sin Rejse.

grejer o. s. v. Med Hensyn til Arbejdstiden i Land sker den Ændring, at en ganske kortvarig Overskriden af Arbejdstiden i enkelte Tilfælde skal kunne udlignes med en tilsvarende Forkortelse ved en anden Lejlighed, saa at Udligningen ikke sker ved Penge, men ved Arbejde.

For Sømændenes Vedkommende kommer Forslaget til Behandling paa en Generalforsamling, der begynder 1. November og varer et Par Dage. Sejlskibsrederiforeningen holder derimod ikke Generalforsamling før i Januar.

## GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER  
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

## 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

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LÜBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER



## ADVARSEL FRA HAVNEMYNDIGHEDERNE I GENOVA

I Anledning af, at der i den senere Tid er forefaldet en Mængde Ulykkestilfælde i Genovas Havn, har Havnemyndighederne dér fundet det nødvendigt at henlede Rederes, Skibsføreres, Besætningers, Agenters, Repræsentanters, Arbejdsgiveres, Stevedorers, Havnearbejderen og Havneembedsmænds Opmærksomhed paa det stadig stigende Antal Ulykkestilfælde, saa at der kan blive truffet alle mulige Foranstaltninger til Undgaaelse af saadanne.

Eventuelle Forslag til Fremme af dette Formaal vil blive taget under Overvejelse af Havnemyndighederne, der forbeholder sig at indføre saadanne Forslag i de Instruktioner, der allerede er i Kraft til Undgaaelse af Ulykkestilfælde.

Imidlertid har Havnebestyrelsen dekretet følgende:

A) Skibsførerne foretager et mere omhyggeligt Eftersyn for at forvise sig om, at Bomme, Spil, Stilladser o. l., der leveres af Skibet eller af Havnearbejderne til Losning og Ladning af Gods, Bagage, Bunkers og Forsyninger er i Orden.

B) Et stadigt Tilsyn af ovennævnte Genstande under Ansvar af Føreren eller hans Stedfortræder, saalænge der arbejdes.

C) Stadigt Tilsyn med Spillene af Skibets Maskinpersonale til Sikkerhed for, at de er i god Orden, og at der holdes fuldt Damptryk.

D) At Lugerne lukkes straks efter endt Arbejde, og at de, der ikke er forsynede med tilstrækkelig høje Sider samt de, der maa forblive aabne, sikres.

E) Tilstrækkelig Belysning i Lasten paa Skibe, i hvilke der arbejdes om Natten, samt Belysning i Lasten paa Skibe, i hvilke der arbejdes om Dagen, samt Belysning om Dagen i mørke Gange.

F) Større Agtpaaagivenhed fra Arbejdernes Side, saa at de ikke løber nogen unødvendig Risiko, og det er deres Formænds Pligt at paase, at almindelige Forsigtighedsregler iagttages.

G) Overholdelse af de nylig udstedte Forsigtighedsregler ved Autogensvejsning, paa hvilke Regler Opmærksomheden herved henledes.

H) Det anbefales Arbejderne at nyde Alkohol med Maadhold, navnlig i den varme Sommertid.

Hyppige Eftersyn vil skabe Paapassenhed hos dem, der er interesserede i denne Kampagne mod Ulykkestilfælde, og enhver, der svinger sin moralske Forpligtelse til at sikre sit eget og sine Undergivnes Liv, vil kunne tiltales efter Loven.

## POSITIONSLISTE PR. 26. OKTOBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. A. P. Bernstorff, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. Aalborg, Egeholm, afg. Hook of Holland 24.10.  
 s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. Aare, Olsen, oplagt i Helsingør.  
 s.s. Absalon, Hansen, ank. W. Hartlepool 9.10.  
 m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Perim 15.10. paa Rejse til Singapore.  
 s.s. Aladdin, Nielsen, afg. Archangel 24.10. til Bremen.  
 s.s. Alderney, afg. København 23.10. til W. Hartlepool.  
 s.s. Alexandra, Holm, ank. København 25.9.  
 s.s. Alf, Clausen, ank. Archangel 28.9.  
 s.s. Alfa, ank. Swansea 22.10.  
 s.s. Alfred Hage, ank. Nyborg 24.10.  
 s.s. Alssund, Nielsen, ank. London 18.10.  
 s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Bluefields 14.10.  
 s.s. Anna, ank. Denia 23.10.  
 m.s. Annam, Mouritzen, ank. København 25.10.  
 s.s. Anneberg, Korff, afg. Tyne 16.10. til St. Vincent.  
 s.s. Arabien, Harder, afg. San Francisco 11.10. til St. Thomas.  
 s.s. Argentina, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 18.10.  
 m.s. Arizona, Sonne, ank. København 23.10.  
 s.s. Arkansas, Snedker, afg. Norfolk 10.10. til København.  
 m.s. Asia, afg. Otaru 26.10. til Vladivostok.  
 s.s. Askø, Olsen, ank. Wiborg 26.10.  
 s.s. Astrid, Bjarke, ank. Wifstavarf 26.10.  
 s.s. Atlantic, Olsen, ank. Macassar 25.10.  
 m.s. Australien, Dahl, ank. San Francisco 21.10.  
 m.s. Avance, Andrup, ank. London 24.10.  
 s.s. Axel, Magleby, oplagt.

## B

s.s. Beira, Kjær, oplagt siden 10.10.  
 s.s. Belgien, Hansen, afg. Archangel 20.10.  
 s.s. Bellona, Christensen, i Eksportfart, afg. Leith 26.10.

## SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

**København:**

J. Andersen &amp; Co., Toldbodvej 7.

**Aarhus:**

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

**Frederikshavn:**P. Schou & Co. Telgr. »Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eff. f., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
Telgr. »Adr. Saxberg.**Vejle:**

W. Coops, ogsaa aut. Forhyringskontor.

s.s. Benedikt, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. Bertha, Lassen, afg. Yxpila 25.10.  
 s.s. Birgit, Bang, ank. Wismar 27.10.  
 s.s. Birle, Christensen, pass. Lødingen 24.10. paa Rejse til Garston.  
 s.s. Bjarke, Petersen, afg. Åbo 20.10. til Dundee, pass. Helsingør 24.10.  
 s.s. Bodil, afg. Sundsvall 25.10.  
 s.s. Bøge, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 21.10. paa Rejse til Bordeaux.  
 s.s. Bolivia, Prahl, afg. Newcastle N. S. W. 20.10.  
 s.s. Bornholm, Hansen, afg. New York 21.10.  
 s.s. Bothal, Larsen, ank. København 24.10.  
 s.s. Botnia, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. Bottenhavel, Vaaben Hansen, ank. Danzig 18.10.  
 s.s. Brasilien, Brocks, ank. Havre 20.10.  
 s.s. Brattingsborg, Larsen, pass. Flores 18.10.  
 s.s. Bretagne, Hartmann, afg. Wiborg 23.10.  
 s.s. Bretland, Hansen, afg. København 25.10. til Blyth.  
 s.s. Britta, afg. Piteå 22.10.  
 s.s. Brosund, Nielsen, afg. Norfolk 12.10. til Bremen.  
 s.s. Brynhild, Huus, pass. Butt of Lewis (Hebrides) 26.10. paa Rejse til København.  
 s.s. Børglum, Møllerup, ank. Nuevitas 19.10.

## C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. California, Andersen, i Dok siden 25.10.  
 s.s. Carmen, ank. Danzig 23.10.  
 s.s. Charkow, Pedersen, ank. København 17.10.  
 m.s. Chile, Hansen, pass. Mona 18.10. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. Chr. I. Kampmann, ank. Kotka 22.10.  
 s.s. Christiansborg, Lund, ank. Archangel 7.10.  
 s.s. Cimbria, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. Clara, Jacobsen, pass. Dragør 26.10. p. R. t. Honfleur.  
 s.s. Copenhagen, Nielsen, ank. Harburg 24.10.  
 s.s. Cyril, Duhn, ank. Lissabon 20.10.

## D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. Dagmar (J. Lauritzen), afg. Kemi 26.10.  
 s.s. Dan, Clausen, ank. Luleå 25.10.  
 s.s. Dania, Bencke, afg. Newcastle 20.10. til Boston.  
 s.s. Dansborg, Mathiasen, afg. Norfolk 21.10.  
 s.s. Delaware, Falkenberg, ank. København 24.10.  
 s.s. Diana, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. Dorrit, pass. Dartmouth 24.10.  
 s.s. Douro, Jørgensen, oplagt i København siden 17.10.  
 s.s. Dronning Maud, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. Dublin, oplagt i København.

## E

s.s. E. M. Dalgas, ank. Leith 22.10.  
 s.s. Ebba, ank. Savona 21.10.  
 s.s. Ebro, Rosenhøj, ank. Odense 24.10.

## 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-AFSEKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

**LAMBERT BROTHERS LIMITED**

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

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} Telegr.-Adr.: »Lambert»
Newport, Mon., 131, Dock Street .....	
Port Talbot, Exchange Buildings .....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. Tyne Dock, 67, Hudson Street .....	} »Lambrose», Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street .....	
West Hartlepool, Victoria Terrace .....	} »Lambert»
GLASGOW, 78, St. Vincent Street .....	} »Lambert»
Methil, 82, East High Street .....	
Burntisland, 20, High Street .....	
HULL, Prudential Buildings .....	} »Lambrose»
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	} »Lambrose», Grimsby
Immingham, Dock Offices .....	

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 &amp; 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 5529 (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

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**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART    Telegram-Adresse: MORDEY    Telegram-Adresse: SHEARMAN    Telegram-Adresse: SHEARMAN  
CARDIFF    NEWPORT    BARRY    AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT    SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell»  
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I NIFESHIRE

TISLAND

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHEL**

Skibsmæglere &amp; Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT    FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

**C. A. G. FYHN**

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

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

s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 24.10. til Tanger.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Kotka 19.10. til Cardiff.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Valencia 20.10.  
 s.s. *Ella*, oplagt i København siden 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, afg. Newport Mon 17.10.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Beckton 20.10.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Archangel 21.10.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Savenäs 16.10. til London, pass. Hirtshals 21.10.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Havanna 7.10.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Uleåborg 16.10. til Boston, pass. Hirtshals 21.10.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Kemi 22.10. til London.  
 s.s. *Erik*, oplagt i København siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Emden 22.10. paa Rejse til Cape Town.  
 s.s. *Erik Boye*, afg. København 23.10.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Trångsund 21.10. til Poole, pass. Holtenu 26.10.  
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt i København siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Beckton 22.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, indbugseret til Kappelshamn 26.10.  
 s.s. *Eslland*, Sørensen, ank. Wiborg 25.10.  
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Halifax 25.10.  
 s.s. *Expres*, oplagt i København siden 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. Hamburg 23.10.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Terneuzen 18.10.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Fjeldborg, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, pass. Perim 21.10. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Flora*, Andresen, oplagt i København siden 21.10.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. New Orleans 24.10.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. København 26.10.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. W. Hartlepool 19.10.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, pass. Gibraltar 12.10.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Rotterdam 23.10.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 18.10.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Norfolk 23.10.  
 s.s. *Frejfr*, oplagt i København siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, pass. København 25.10. paa Rejse til Grangemouth.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Montreal 15.10. til København.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Køge 23.10.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, afg. Ivigtut 10.10. til København.  
 s.s. *Gerda*, pass. Brunsbüttel 21.10.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Boston 22.10. til Philadelphia.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Kristinestad 22.10.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Luleå 19.10.  
 s.s. *Gunver*, ank. Melilla 26.10.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Sunderland 22.10.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Limhamn 17.10.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. København 26.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Port Talbot 17.10.  
 s.s. *Hamlet*, Skou, pass. Kielerkanal 25.10.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Skagen 25.10.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Rouen 23.10.  
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Middelfart 21.10.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, ank. Rouen 26.10.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, ank. Raumo 26.10.  
 s.s. *Helga*, ank. Wiborg 26.10.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 26.10. til København.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, oplagt i København siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Bremen 22.10.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Trangisvaag 25.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 19.10. til Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København siden 15.5.

s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Warrington 23.10.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, ank. Vilajoki 21.10.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. København 17.10.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Cardiff 19.10.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Buenos Aires 23.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Manchester 21.10.  
 s.s. *Inger*, ank. Palermo 26.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. København 15.10.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Newcastle 19.10. til Montreal.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, afg. København 26.10. til Danzig.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Dok i Helsingør 19.10.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Antwerp 19.10.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Hankow 25.10.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Antilla 17.10.  
 s.s. *Jenny*, afg. Port Talbot 21.10.  
 s.s. *Johanne*, ank. Bordeaux 25.10.  
 s.s. *Jolantha*, Dreyer, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Methil 25.10.  
 s.s. *Josey*, Jensen, afg. Garston 24.10. til Wales.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Manzanillo 24.10.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Alexandria 20.10.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 26.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. København 25.10. paa Rejse til Antwerp.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Hungerburg 21.10.  
 s.s. *Karen*, Jordt, pass. Kieler Kanal 19.10.  
 s.s. *Karla*, ank. Almeria 24.10.  
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, oplagt i København siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Stettin 24.10.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Dublin 24.10.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Gulfport 21.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Malmö 22.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Methil 25.10.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Prinz Polka 18.10.  
 s.s. *Kurland*, Bendsen, ank. Las Palmas 25.10.  
 m.s. *København*, Christensen, pass. Skagen 16.10. paa Rejse til Plymouth.

## L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Tyne 24.10.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Rotterdam 23.10.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Aarhus 26.10.  
 s.s. *Lillian*, ank. Leningrad 24.10.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Kotka 24.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 26.10.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 13.10.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 24.10. til Danzig.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Pensacola 24.10. til Aalborg m. v.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Emden 23.10.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Rotterdam 22.10.  
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Lødingen 23.10. p. R. t. London.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Libau 25.10.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Kieler Kanal 23.10.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, pass. Emden 26.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Jensen, ank. København 24.10.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. København 26.10.  
 s.s. *Maryland*, ank. Chatham 14.10.  
 m.s. *Mexico*, ank. Nakskov 15.9.  
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, afg. Archangel 19.10. til Bristol.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Algier 24.10. til Tunis.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, laster Vest-Island.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Trångsund 24.10. til Tynen.  
 s.s. *N. F. Høffding*, afg. Horsens 23.10.  
 s.s. *Nancy*, ank. Aalborg 27.10.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Hamburg 26.10.

# T. SHERBURN

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



NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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*

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

MIDDLES-  
BROUGH

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

SUNDERLAND

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

FREDERIKS-  
HAVN

**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 28

*Filialer i:*

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

KØBENHAVN

**„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

**I FREDERIKSHAVN**

provanteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos

**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**

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

Skibshandel

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

Skibsbyggere · Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinger · 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. *Nautik*, afg. Famagusta 22.10.  
 s.s. *Neptun*, pass. Skagen 26.10.  
 s.s. *Nerma*, afg. Almeria 20.10.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Santos 26.10. til Skandinavien.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, afg. Hernösand 26.10.  
 s.s. *Nordseen*, pass. Gibraltar 23.10.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Ymuiden 24.10.  
 s.s. *Norman Isles*, afg. Sebastopol 23.10.

**O**

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, afg. Antwerpen 24.10.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Nantes 24.10.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Barry 14.10. til Buenos Aires.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Rufisque 23.10.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

**P**

s.s. *P. Madsen*, ank. Methil 23.10.  
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Ghent 21.10.  
 s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Göteborg 21.10.  
 s.s. *Palnatoka*, Skou, afg. Calais 24.10. til Svendborg.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 22.10. paa Rejse til Los Angeles Harbour.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Portland On. 6.10.  
 s.s. *Paris*, Ovesen, afg. Newport News 24.10. til Montreal.  
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Bervik 23.10.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Göteborg 24.10.  
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. Holtenau 24.10. p. R. t. Velzen.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Newcastle 23.10.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

**R**

s.s. *Randi*, afg. Kings Lynn 22.10.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Sabang 25.10.  
 s.s. *Rhone*, Andersen, i København-London Ruten.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Gefle 25.10.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, ank. Sundsvall 26.10.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rouen 24.10.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. København 25.10.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, afg. København 26.10. til Nakskov.

**S**

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 23.10. paa Rejse til New York.  
 s.s. *Seine*, ank. Reval 24.10.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 20.10.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Delagoa Bay 25.10.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Soerabaya 17.10. til Brisbane.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cape Town 24.10.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Callao 18.10.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. San Francisco 23.10.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Hull 14.10.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. København 26.10. til Antwerp.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Ridham 23.10.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Houston 15.10.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Aalborg 26.10.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Aarhus 22.10.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. København 25.10.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Newcastle 25.10.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Odense 25.10.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 24.10.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Hull 24.10.

s.s. *Skolland*, Iversen, pass. Honningvaag 23.10.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Leningrad 20.10.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 26.10.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. København 18.10.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Kopervik 22.10.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 24.10.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Las Palmas 21.10.  
 s.s. *Stella*, pass. Gibraltar 25.10.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Aalborg 13.10. til Miami.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Memel 25.10.  
 s.s. *Svava*, Christensen, i Fart paa Middelhavet.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Terneuzen 24.10.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, afg. Cardiff 24.10. til Quebec.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Dakar 19.10.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. New York 20.10.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *T. M. Werner*, ank. Methil 24.10.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, pass. Skagen 25.10.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 23.10. til København.  
 s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Nørresundby 26.10. til København.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 26.10. til Frederikshavn.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Sevilla 21.10.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 24.10. til Havre.  
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København siden 22.9.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Dunston 23.10., pass. Perceira 22.10. paa Rejse til Hamburg.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Cape Town 21.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Almeria 24.10. til Huelva.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, i København-Leningrad Ruten.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 24.10. til København m. v.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Valencia 22.10.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Tyne 23.10.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 24.10. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Key West 24.10.

**V**

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Amsterdam 23.10.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Madeira 23.10.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Kotka 21.10.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Blyth 24.10.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Hull 21.10. til Ivigtut.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New Orleans 25.10.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, ank. København 23.10. i Eksportfart.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Pedersen, afg. Bremen 7.10. til New York.

**W**

s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. Torneå 23.10. til London.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Amsterdam 24.10.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 24.10.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Colombo 24.10. til Aden.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, ank. København 25.10.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Porto Pi 24.10.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Matanzas 10.10.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Burntisland 23.10.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

**Set. Anna Plads 28**

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

**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**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**

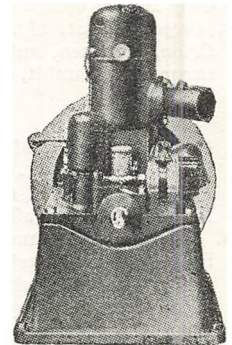
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**NIC. PEDERSEN**HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

**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 9145

**JENS JØRGENSEN & C<sup>o</sup>**

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

**F. V. T. NIELSEN**

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5111, København K · Telf.: Byen 1386 a

**J. ANDERSEN & C<sup>o</sup>**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**WIESE & CO., LISSABON**TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE — BUNKERKUL ENTREPRENØRER



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

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**

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.

**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.**

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

A/S DAMPSKIBSELSKABET  
**“PACIFIC”**

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**P. F. CLEEMANN · AABENRAA**  
(ETABLERET 1879) DANMARK

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**

Kontor: »Vikingshus« **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann«

*Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering*

Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182  
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.

*Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
De private Assurandører, København · Lloyds, London*

**JENS JØRGENSEN & CO**  
**RIGA**

**SKIBSHANDLER**

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

*Eneste danske Skibshandler i Riga.*

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

*Dampskibsreder*

*Dampskibs- og Havariagent*

*Befragtningsforretning*

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

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

Telegram-Adresser:

Rotterdam: Antwerpen: Hamburg:  
**SHELLEN SCHELSHIP SCHELLENSHIP**

**A · N · PETERSEN**

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

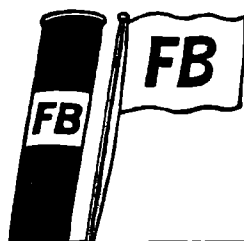
Telf. 1243 · 1244 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

**Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe**

*Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau*



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944  
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
»TUGBOATS«

Nattefon 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. 45

FREDAG 6. NOVEMBER 1925

32. AARG.

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

### DE TALENDE TAL

Vore statistiske Tabeller, der uimodsigeligt viser, at det danske Lønningsniveau ligger saa langt over alle andre evropæiske Landes og umuliggør Konkurrence paa lige Kaar og derved enten bringer dansk Skibsfart svære Tab eller tvinger Rederne til at lægge Dele af deres Tonnage op, har vakt en ikke ringe Opmærksomhed baade i den danske Dagspresse som i Udlandets Tidsskrifter og Dagblade. Ogsaa den danske »Fag«-presse har beskæftiget sig med disse Statistiker. Da den ikke har kunnet røkke ved Rigtigheden af vore Tal, har den valgt at vælte sig over den, der skriver disse Linjer. Man faar et Begreb om Tonen og Arten af vedkommende Blades faglige Argumenter af følgende Citat fra *Maskinmesteren*, der redigeres af Maskinmester A. Sinding:

»I de dertil indrettede Blade kan man i den senere Tid læse om den betrængte Skibsfart, og flere af disse Blade aftrykker Statistiker over de forskellige Landes Hyrer, idet den danske Hyre særlig fremhæves som Grunden til, at dansk Skibsfart ikke kan konkurrere. Redaktøren af *Dansk Søfarts Tidende* er særlig emsig, og man kan ikke undgaa at mærke den Hadskhed, der skinner igennem hans Skrivelser om dette for ham saa kære Emne. Man skal nu ikke lade sig dupere af denne Skribents Malen Fanden paa Væggen. Hensigten er saa aabenbar . . . . .«

Vi agter saa sandelig ikke at polemisere med Hr. Sinding eller andre Riddere af denne Tone og Aand, men vil indskrænke os til at pointere, at skinner der noget igennem nærværende Redaktørs Artikler i dette Blad, er det i alt Fald ikke Hadskhed (et grimme Ord!) imod Maskinmestre eller andre af Søens Folk, men en ærlig Søgen efter Grundene til, at vort herlige Søfartserhverv trues paa Livet. Vi vil næppe afværge de Farer, der i Øjeblikket truer dets Eksistens ved, hvad *Maskinmesteren* i ramme Alvor foreslaar, at »ophjælpe de tyske Søfarendes elendige Kaar«. Lad os igen citere *Maskinmesteren*:

»Af Erfaring, jeg fornylig høstede hjemme, lykkes det ret godt at faa Folk i Land, der er uvidende om Sagerens rette Sammenhæng, til at tro, at særlig Maskinmestrene fører en aldeles misundelsesværdig Tilværelse og hæver en ren overdaadig Betaling for det Arbejde, de udfører; og flere Dagblade støttede Rederne mod de Søfarende. Der raabes særlig op om, at de danske Hyrer er dobbelt saa store som de tyske; men fordi et Lands Hyrer er saa elendige, er det saa en Selvfølge, at andre Landes skulde rette sig derefter? Der var dog mere Mening i at ophjælpe de tyske Søfarendes elendige Kaar.«

I al sin Naivitet en smuk Tanke. Men hvorledes skulde vi hjælpe? Andetsteds aftrykker vi den sidste tyske Lønnings-Tarif, som i disse Dage ved Voldgift er blevet forhøjet med fem Procent, men ikke desto mindre er de danske Hyrer mere end dobbelt saa høje som de tyske. Mon nogen i ramme Alvor tror, at en Henstilling fra den danske Regering eller danske Redere til den tyske Regering eller tyske Redere vilde have nogensomhelst Virkning? Svaret vilde antagelig blive: Naar vi Tyskere kan sejle med disse Lønsatser, saa maa I jo ogsaa kunne gøre det.

### Kronens Stigning og Havneafgifterne.

Det gør os ondt, at vi ikke kan tage *Maskinmesteren's* Kritik og Reformforslag alvorligt. Men nedenfor aftrykker vi *in extenso* en Protest, som en Maskinmester har sendt os, dateret Antwerpen, Oktober 1925 — vi er ikke enige med vedkommende Mester, men vi synes, at hans Protestes værdige Form kræver en forstaaende Imødegaelse. Her er saa Brevet:

Med Undren har jeg i den senere Tid lagt Mærke til Deres gentagne Statistiker over danske Søfarendes Gager, procentlig Stigning fra 1914 til 1925 og i Forhold til andre Landes Gager for samme Stand.

Jeg kan selvsagt ikke have noget mod Offentliggørelsen af nævnte Lønninger, som jo ikke skal være nogen Hemmelighed, men jeg har mod den utiltalende eensidige Maade, som Statistiken fremkommer paa for den søfarende Stand, naar den skal bedømmes af Folk, som ikke har den fulde Forstaaelse af Forholdet, og dem kan der jo forekomme mange af, naar Dagspressen uden Kommentarer søger og spreder Oplysninger fra Deres Spalter, og vil man da let komme til det Resultat, at det maa da være nogle rædsomme Mennesker, der, naar de har saa meget mere i Gage end Standsfæller i andre Lande, saa ikke giver Afkald paa Halvdelen af Gagen hellere i Dag end i Morgen, for ikke ved en ufornuftig Holdning rolig se paa, at den danske Skibsfart bringes i Fare for helt at standse.

Det forekommer mig, at sammen med Deres Statistik skylder De at meddele, at den danske Lønnings højere Niveau saa godt som ene skyldes Kronens Stigning i den seneste Tid, for om De blot vil prøve at trække ca.  $\frac{1}{4}$  Del fra de danske Lønninger, saa kom Sammenligningen ikke til at se saa slem ud, det var dog noget, fremfor at sætte den danske Søfarende i Gabestokken for Forhold, han ikke paa noget Omraade har været Herre over.

Maaske De ved Siden af kunde have meddelt lidt om, hvorledes der i nævnte andre Lande maaske kan købes adskilligt billigere end i Danmark, saa man muligvis derfor har kunnet gaa med til lavere Lønninger, ja endog i England gaet med til frivillig Nedsættelse af Gagerne; saadant gør man dog ikke, hvor man har Brug for hver Øre til det nødvendige.

Men ingen som helst Ulejlighed gør De Dem, blot nogle tørre Tal. Tallene taler.

Saa er der den procentvise Stigning, maaske korrekt nok, det er mere Maaden det kommer frem paa, der maa støde enhver Søfarende. Hvorfor skal han staa ganske alene med den procentvise Lønstigning? Er der ikke en Mængde andre Mennesker i højest forskellige Stillinger og Erhverv, som har deres hele Indtægt for Virksomhed forbundet med Skibsfart og afhængig af Skibenes Fortjeneste, og hvis Interesse det da ogsaa maa være, at Skibene holdes i Fart. Mange af dem har sikkert ogsaa haft en procentvis Stigning i Lønnen i nævnte Tidsrum, saa de passende kunde komme i Linie med Søfarende, saa der i Fællesskab og Enighed kunde sættes Skulder ved Skulder og hver bidrage sit til at holde Standen i Gang. Der forlyder ikke noget om at være sket noget, hvorefter de Søfarende kunde tage Eksempel, men kun de Søfarende kaldes til Orden og Gabestok med nogle tørre Tal, som Folk maaske vil sige saa meget til: »Ih, det er da grufult, at de Mennesker dog ikke med det samme giver sig til at sejle for, hvad der lægges i de yndige Minefattigbøsser.

Det skal siges, at De fører en hæderlig og ihærdig Kamp for Afskaffelsen af de i Sandhed meningsløse 3-4-5-dobbelte Havneafgifter, for at Skibene kan faa Lov til at bringe Varerne direkte til hver Købmands Dør, men saalænge det ikke er afskaffet og ellers fornuftige Mænd kan fastholde et saa forkasteligt System efter at Forretning hovedsagelig er lagt om til mange smaa Partier i Modsætning til tidligere Tidens hele Ladninger. Saa længe almindelig gangbar Fornuft ikke er mere udbredt, saa synes jeg godt, at De kunde fare lidt



lempeligere frem mod de Søfarende, for hvad de faar er sikkert langt den mindste Part af, hvad der gaar til.

Naturligvis maa den Søfarende vide at kende sin Tid, men lad der saa blive manet til Enighed og Sammenhold mellem alle Interesserede, for ved fælles Midler at naa det bedste Maal, men saa er det ikke de Søfarende alene, hvoraf en Gren dog skal være nævnt som Gentleman.

I dette Brev bebrejdes os altsaa den »utiltalende ensidige Maade«, hvorpaa vi fremfører vor Statistik. Vi indrømmer gerne Brevskriveren, at vor Statistik er ensidig i den Forstand, at vi kun beskæftiger os med Søfartslønninger — vilde andre Erhverv belyse deres Lønningsforhold paa samme Maade, kom de antagelig til et lignende Resultat. Men vi er et Søfartsblad, og ganske naturligt beskæftiger vi os hovedsagelig eller udelukkende med Lønningerne indenfor dette Erhverv. At bebrejde os dette forekommer os at være en Smule uretfærdigt.

Naar vi offentliggør disse Statistiker, er det saavist ikke for at genere vor udmærkede Sømandsstand, men vi maa dog have Lov til at sætte Fingeren paa en af Grundene til, hvorfor dansk Søfart i Øjeblikket trænges saa haardt af den udenlandske Konkurrence.

Brevets Forfatter mener, at vi bør meddele, at de danske Lønningers høje Niveau saa godt som ene skyldes Kronens Stigning i den senere Tid. Lad os begynde med at protestere imod, at det højere Niveau saa godt som udelukkende skyldes Kronens Stigning. Dette er nemlig ikke Tilfældet. Allerede før Kronens Stigning var de danske Lønninger højere end andre europæiske med Undtagelse af Englands, Hollands og

Sveriges. Men iøvrigt har vi Gang paa Gang understreget i vore Artikler, at Kronestigningen i høj Grad bidrog til Misforholdet mellem vore og andre Landes Lønninger — jvf. bl. a. vor Artikel om Tonnageoplægning i *Dansk Søfarts Tidende* for 18. September, hvor vi i en særlig Statistik viser Kronestigningens Indflydelse paa de danske Hyrer. Det forekommer os imidlertid, at i og for sig kan det være ligegyldigt, hvorfor Lønningerne er højere end andre Steder, det forandrer dog ikke den Kendsgæring, at de er det.

Med Hensyn til Hyrens Købeevne indrømmer vi gerne, at det danske Prisniveau ligger højt, højere end for Eksempel i England og Sverige. Men baade Norge og Tyskland har et højere Prisniveau end vi, for slet ikke at tale om de latinske Lande, der i Øjeblikket oplever en lignende forfærdelig Inflationsperiode som den, Tyskland gennemgik i 1922/23.

Vi skal forøvrigt være de sidste til at benægte, at vor Korrespondents Brev giver Stof til Eftertanke for alle, der tjener deres Brød ved Skibsfart. Det fortjener at læses baade for sit vægtige Indholds Skyld, samt ogsaa fordi dets Tone og Aand er fri for den arrogante Klasse-Egoisme, der skæmmer de fleste Indlæg i de forskellige Medlemsblade.

## NYE HAVNEAFGIFTER I PITEÅ

For Skibe, Baade og Pramme.

### Almindelige Bestemmelser.

Havneafgift betales saavel ved Ankomst som ved Afgang. Skibe paa 10 N.R.T. og derover betaler, naar de kommer fra eller afaar til en udenlandsk Havn, 12 Øre pr. Ton, og naar de kommer fra eller afaar til en indenlandsk Havn, 9 Øre pr. Ton. Skibe paa under 10 N.R.T. betaler i de ovennævnte Tilfælde henholdsvis 115 og 75 Øre pr. Skib.

### Særlige Bestemmelser.

Bruttotonnage beregnes ikke.

Skibe, som gør faste Rejser mellem Piteå og en anden Havn i Overensstemmelse med én Havnebestyrelsen forud meddelt Plan, eller som indsættes i en saadan fast Fart i Stedet for andre Skibe, betaler kun 50 pCt. af de ovennævnte Afgifter.

Skibe i transatlantisk eller anden fast udenrigsk Fart, der i Aarets Løb anløber Havnen mindst 5 Gange, betaler kun 40 pCt. af de ovennævnte Afgifter.

Skibe, som mindst en Gang i Døgnet anløber Havnen, betaler kun 50 pCt. af de ovenstaaende Afgifter.

Skibe, som i Almindelighed kun anvendes indenfor Havneområdet og i Sejllobet indenfor Pitsundet, betaler en aarlig Afgift af:

Ikke maskindrevne Skibe mellem 3 og 10 N.R.T...	Kr. 10.00
— — — — — 10 - 100 — ..	- 20.00
— — — — — over 100 — ..	- 40.00
Maskindrevne Skibe mellem 3 og 10 N.R.T.....	- 37.50
— — — fra 10 Tons og opad.....	- 75.00

dog erlægges denne Afgift ikke af Skibe, som i Reglen kun anvendes i det omtalte udenfor Havnen liggende Sejllob indenfor Pitsundet.

Skibe, som ligger i Havnen udover 60 Dage, betaler

for enhver derefter paabegyndt Periode af 30 Dage en Afgift paa 10 pCt. af den Havneafgift, som betales af Skibe, som ankommer til Havnen fra en anden indenrigsk Havn.

Skibe, der kun anløber Havnen for Klarering, betaler 25 pCt. af de ovennævnte Afgifter.

Skibe, der passerer Pitsundløbene, men ikke kommer indenfor Havneområdet, betaler halv Afgift.

### Følgende Skibe er fritagne for Havneafgift.

- I) Baade paa indtil 3 N.R.T.
- II) Skibe, der tilhører Staten eller fremmede Staters Krigsflaade.
- III) Følgende Skibe, naar de ikke benyttes til mod Betaling at transportere Passagerer eller Varer:
  - a) Fartøjer, som tilhører en svensk eller en udenlandsk privilegeret Sejlsklub.
  - b) Skibe, hvis Udrustning viser, at de er bestemt til Dykker- og Bjergningstjeneste.
  - c) Slæbebaade, der bugserer et andet Fartøj ind eller ud af Havnen, samt umiddelbart efter at have udført saadant Arbejde.
  - d) Skibe paa Prøvetur.
- IV) Skibe, der som Følge af Storm, Havari eller Ild anløber Havnen som Nødhavn, eller som efter at være afsejlet fra Havnen vender tilbage paa Grund af Modvind eller anden lignende Hindring under Forudsætning af, at de ikke der lossere andre Varer end dem, som de atter tager om Bord og iøvrigt ikke indtager andre Varer end Skibsfornödenheder til eget Brug, som f. Eks. Proviant og Kul og ikke heller landsætter eller tager Passagerer om Bord.

### OFFICIELLE VALUTTAKURSER I OKTOBER KVARTAL

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

1 £ .....	20 Kr. 00 Øre
1 Dollar .....	4 - 14 -
1 Franc (Frankrig) .....	0 - 19 -
1 Franc (Schweiz) .....	0 - 79 -
1 hollandsk Gylden .....	1 - 66 -
1 Reichsmark .....	0 - 98 -

Angaaende Rubler henvises til Skattedepartementets Bekendtgørelse af 4. April 1918 (Lovt. A 1918 Nr. 206).

## VOLDGIFTSKENDELSE

Mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening er der opstaaet Uoverensstemmelse angaaende Anvendelse af Bestemmelsen i Par. 4, 2det Stykke, i Overenskomsten af 1924, og da der ikke ved Forhandling mellem de to Organisationer har kunnet opnaas Enighed i Sagen, er denne af Maskinmestrenes Forening begæret optaget til Afgørelse ved Voldgift.

Den paagældende Overenskomst-Bestemmelse er saalydende:

»Foretager et Skib flere efter hinanden følgende Rejser med mindre Besætning af Maskinofficerer end paabudt ifølge Sønæringsloven, og Arbejdet udføres af de ombordværende Maskinofficerer, deles den manglende Officers Gage lige- ligt mellem Maskinofficererne.«

Parterne er enige i, at denne Bestemmelse bør anvendes saaledes, at den sparede Hyre deles fra det Tidspunkt, da Skibet, paa sin første Rejse til Middelhavet eller til en fremmed Verdensdel, forlader sidste Havn før Middelhavet eller en fremmed Verdensdel, og drejer indtil Skibet, paa sin sidste Rejse inden det gaar over til anden Fart, ankommer til første europæiske Havn efter at have forladt Middelhavet eller en fremmed Verdensdel.

Parterne er endvidere enige i, at Spørgsmaalet om der i de enkelte Tilfælde fortsat skal finde Hyrefordeling Sted, maa bero paa, om Skibet, efter at være ankommen til en europæisk Havn udenfor Middelhavet, foretager en Mellemprejse, hvorunder Sønæringslovens Bestemmelse angaaende det paakrævede Antal Maskinmestre er opfyldt, forinden det paany afgaar til en Havn i Middelhavet eller en fremmed Verdensdel.

Derimod er der Uoverensstemmelse om, hvad der i denne Sammenhæng rettelig bør forstaas ved en »Mellemprejse«.

Dampskibet »Tekla«, tilhørende D. S. Torm, foretog i Tiden fra 21. December 1924 til 21. Juni 1925 følgende Rejser:

- |              |  |
|--------------|--|
| 21. December | Afgang fra Rotterdam for Barcelona,                |
| 4. Januar    | Ankomst til Barcelona (første Havn i Middelhavet), |
| 23. —        | Afgang fra Iviza (sidste Havn i Middelhavet),      |
| 2. Februar   | Ankomst til Ardrossan for Bunkers,                 |
| 6. —         | Ankomst til Færøerne for Losning,                  |
| 20. —        | Afgang fra Færøerne,                               |
| 24. —        | Ankomst til Troon for Lastning,                    |
| 4. Marts     | Afgang fra Troon for Savona,                       |
| 16. —        | Ankomst til Savona (første Havn i Middelhavet),    |
| 10. April    | Afgang fra Gandia (sidste Havn i Middelhavet),     |
| 22. —        | Ankomst til Antwerpen (losset en Del af Lasten),   |

- |           |   |
|-----------|---|
| 26. April | Ankomst til London (losset Resten af Lasten),   |
| 28. —     | Afgang fra London for Tyne,                     |
| 30. —     | Ankomst til Tyne for Dokning og Lastning,       |
| 8. Maj    | Afgang fra Tyne for Las Palmas,                 |
| 18. —     | Ankomst til Las Palmas,                         |
| 22. —     | Afgang fra Las Palmas for Rufisque, Vestafrika, |
| 26. —     | Ankomst til Rufisque,                           |
| 6. Juni   | Afgang fra Rufisque for Antwerpen,              |
| 21. —     | Ankomst til Antwerpen.                          |

I hele Tidsrummet fra 21. December 1924 til 21. Juni 1925 har Skibet kun haft 2 Maskinmestre ombord, medens der efter Størrelsen af Skibets Maskine i Henhold til Sønæringslovens Par. 8, 3. Stk., skulde være 3 Mestre i Farten paa Middelhavet og fremmede Verdensdele.

De to Maskinmestre har til Deling modtaget Forskellen mellem 3. Mesters Gage og Assistent Gage for Tiden fra 21. December til 2. Februar, 4. Marts til 22. April og fra 8. Maj til 21. Juni, medens Maskinmestrenes Forening kræver, at Fordelingen af den sparede Hyre skal omfatte hele Perioden fra den 21. December til 21. Juni.

Under Proceduren har Dampskibsrederiforeningen gjort gældende, at den af Skibet efter Anløbet af Ardrossan den 2. Februar og Antwerpen den 22. April udførte Fart, hvorunder Sønæringslovens Bestemmelse om Antallet af Maskinmestre har været fyldstgjort, maa betragtes som »Mellemprejser«. Maskinmestrenes Forening hævder derimod, at Skibets Fart, fra det indtog Bunkers i Ardrossan den 2. Februar til det afgik fra Troon den 4. Marts, og fra det anløb Antwerpen den 22. April til det afgik fra Tyne den 8. Maj, ikke kan betragtes som selvstændige Rejser, men som Fortsættelse af de Rejser, med Hensyn til hvilke Bestemmelsen i Overenskomstens Par. 4, 2. Stk. kommer til Anvendelse.

Da Skibet under sin Fart i Tiden fra 2. Februar til 4. Marts og fra 22. April til 28. April kun har anløbet Havne enten for at indtage Bunkers eller for at losse eller indtage Last fra og til Middelhavet eller fremmed Verdensdel, og heller ikke i nævnte Tidsrum har foretaget nogen Ballastreise af længere Varighed, maa der gives Maskinmestrenes Forening Medhold i, at der ikke kan siges at være foretaget nogen »Mellemprejse« i de her nævnte Tidsrum. Derimod maa Udvalget finde det naturligt, at Farten fra Afgang fra London den 28. April til Afgang fra Tyne den 8. Maj betragtes som en Mellemprejse, idet Skibet henlaa i Tyne for Dokning i Dagene fra 30. April til 7. Maj. I Henhold hertil afgøres Sagen derhen, at Hyrefordelingen bør omfatte Tidsrummene fra 21. December 1924 til 27. April 1925 og fra 8. Maj til 21. Juni 1925.

## REGLER FOR VARERS BEREGNING I REGISTRERTONS I NORGE

Der er for kort Tid siden i Norge udstedt en kgl. Resolution omhandlende Regler for Varers Beregning i Registertons ved Beregningen af Laste- og Fyr- afgifter i Norge.

Ifølge denne Resolution omregnes Varer ved Opkrævning af Skibsafgifter, der beregnes pr. Register- ton, til Tons som følger:

Levende Dyr med tilhørende Fourage:	
Heste og Plage.....	1 Stk. svarer til 2 R.T.
Føl .....	1 — — — 1 —
Tyre, Køer og Kvier .....	2 — — — 1½—
Kalve .....	1 — — — 1 —
Faar og Geder, derunder Kid og Lam	3 — — — 1 —

Svin .....	3 Stk. svarer til 1 R.T.
Pattegrise .....	6 — — — 1 —
Andre levende Pattedyr og levende Fugle efter Kubikmaal af de Kasser, hvori de er anbragt, ellers efter Toldvæsenets Skøn .....	2 m <sup>3</sup> — — 1 —
Træløst, skaaret og høvlet, undtagen skaarne Bjælker .....	2,3 m <sup>3</sup> — — 1 —
Træløst, hugget samt skaarne Bjælker	2,1 m <sup>3</sup> — — 1 —
Træløst, rund, derunder Brænde og Tøndestaver .....	1,7 m <sup>3</sup> — — 1 —
Træmasse og Cellulose, tør .....	1 Vægtton — — 1 —
Tørfisk .....	0,8 — — — 1 —
Koks og Cinders .....	1,5 — — — 1 —
Andre Varer .....	2 — — — 1 —

I Varernes Vægt indbefattes Emballagens Vægt. De nærmere Bestemmelser angaaende Vægtberegningen gives af Tolddepartementet.

## HYRESATSER FOR TYSKE SØGAAENDE SKIBE PAA OVER 100 B. R. T.

Den tyske Rederforening i Hamburg har udsendt følgende Meddelelse om Hyresatser gældende i tyske søgaaende Skibe paa over 100 Brutto-Register-ton, undtagen Fiskerfartøjer, Bjergnings- og Slæbedampere og Lægtene. Satserne gælder fra 1. Oktober i Aar.

## I. Skibsofficerer.

	Fart paa			Skibe paa 101—400 Tons i alle Farter
	Langfart	Storbritan- nien og Irland	Nord- Østersøfart	
	M.	M.	M.	M.
1. Styrmand	280	265	216	175
2. —	223	210	158	140
3. —	168	159	129	—
4. —	132	125	—	—
1. Maskinmester	410	386	284	227
2. —	280	265	216	168
3. —	223	210	158	—
4. —	168	159	—	—

## Skibe, paa hvilke der kun er én Officer.

	M.
Styrmand	216
Maskinmester	227

## II. Dækspersonale.

	M.
1. Baadsmand, 1. Tømmermand	116
2. — 2. —	103
Ene- — Ene- —	116
Godtgørelse til Tømmermand med eget Værktøj	5,55
Sejlmager	103
Kvartermester	103
Helbefaren Matros	93
Letmatros	50
Ungmand	35
Dreng	26

## III. Maskinpersonale.

	M.
Maskin- og Elektrikerassistent med mindst 1 Aars Tjeneste som Assistent	111
Assistent med mindre end 1 Aars Tjeneste som saadanne	85
Maskinunderofficerer, Overfyrbødere, Smørere, Hjelpekedelpassere	111
Fyrbøder i Nord-Østersøfart	106
Fyrbøder i transatlantisk Fart	106
Trimmer	90

## IV. Kokke og Hovmestre.

	M.
Kokke	117
Hovmestre med 1—4 Aars Tjeneste	90
— — 5—8 — —	99
— — 9 — — og derover	117
— paa Passagerbaade i Nord-Østersøfart	90
Kahytshovmestre paa Fragtdampere	85
Ene-Hovmestre	85
Udlærte Slagtere eller Bagere, der sejler som saadanne eller som Koksmather	87
Koksmather, befarne	69
— ikke befarne	57
Messehovmester	50
Messedreng	26

Kostpengene andrager M. 1.95. Ved ambulant Sygebehandling, i Tilfælde af Orlov og naar der ikke koges om Bord M. 2.50. Ved ambulant Sygebehandling uden Hensyn til Hyren M. 3.00.

For Overarbejde betales:

## A. Dæks- og Maskinpersonale.

	M.
Helbefarne	0.63
Halvbefarne	0.37
Dreng, Messedreng og Kokkedreng	0.26

## B. Forplejnings- og Betjeningspersonale.

	M.
Hovmestre paa Fragtdampere med indtil 15 Mands Besætning	7.25
Do., do. med over 15 Mands Besætning	9.45
Koksmather, befarne, derunder Slagtere og Bagere, der sejler som saadanne paa Fragtdampere med indtil 15 Mands Besætning	12.25
Do., do. med over 15 Mands Besætning	17.80
Kokke paa Fragtdampere med indtil 15 Mands Besætning	21.15
Do., do. med over 15 Mands Besætning	28.95
Telegraftillæg.	
Paa Skibe med Telegrafstær	22.25
— uden saadanne	55.65

Hyresatser for Besætninger paa tyske søgaaende Slæbebaade og Lægtene, gældende fra 1. Oktober 1925.

## Søgaaende Slæbebaade.

Smaa f a r t.		M.
Kaptajn	.....	210
1. Styrmand	.....	163
2. —	.....	131
1. Maskinmester	.....	205
2. —	.....	163
3. —	.....	131

## Nærtrafik og Kystfart.

Kaptajn	.....	205
Styrmand	.....	150
1. Maskinmester	.....	200
2. —	.....	150

NB. Kaptajner og 1. Maskinmestre faar Tillæg i Overensstemmelse med de hidtil gældende Satser.

## Søgaaende Lægtene.

Smaa f a r t.		M.
Kaptajn	.....	221
Styrmand	.....	145

## Kystfart.

Kaptajn	.....	215
Styrmand	.....	140

NB. For Kaptajner og Officerer paa søgaaende Slæbebaade og søgaaende Lægtene, der er lagt op mere end 8 Dage, gælder under Oplæsningen de til Kaptajner og Officerer paa i Fart værende Skibe hidtil betalte Satser, f. Eks. til Kaptajner M. 200, o. s. v.

## Mandskab.

	M.
Dreng, ubefarne	20
— efter 6 Maaneders Tjeneste	26
— — 12 — — (Ungmand)	33
Kok og Letmatros	50
Letmatros	44
Kok, befaren (Besætning indtil 7 Mand)	103
— — — over 7 —	108
Helbefaren Matros	92
Fyrbødere	99
Bedstemmand, uden Certifikat	100
Assistent med mindst 1 Aars Tjeneste	100
— — mindre end 1 Aars Tjeneste	78
Kedelpassere paa Lægtene	100
— — med Certifikat	114

Kostpengene andrager M. 1.95. Ved ambulant Sygebehandling, i Tilfælde af Orlov, og saafremt der ikke koges om Bord M. 2.50. Ved ambulant Sygebehandling uden Hensyn til Hyren M. 3.00.

For Overarbejde betales:

## A. Dæks- og Maskinpersonale.

	M.
Helbefarne	0.63
Halvbefarne	0.37
Dreng	0.26

## B. Forplejnings- og Betjeningspersonale.

	M.
Kokke og Hovmestre faar en maanedlig Overarbejds-Godtgørelse, paa Skibe med indtil 15 Mands Besætning	7.25
paa Skibe med over 15 Mands Besætning	9.45

Løseforsikringen skal fremtidig dækkes med følgende

Beløb:	M.
For 1. Styrmand, 1. Mester og Regnskabsføreren	1,000
- 2., 3., 4. Styrmand og Mester samt for Kaptajner og Officerer paa søgaaende Slæbebaade og søgaaende Lægtene	900
- Oversteward paa 1. Kl. og Overkok	900
- Proviantmesteren og Proviantforvalteren	800
- Provianttilsynsmanden	750
- Baadsmand, Assistent, Tømmermand, Sejlmager, Kvartermester, helbefarne Matros, Maskinunderofficerer, Overfyrbødere, Smørere, Hjelpekedelpassere, Fyrbødere, Hovmester og Kok samt udlærte Slagtere og Bagere, der gør Tjeneste som saadanne eller som Koksmather	800
- Kullemperer	650
- Letmatros, Ungmænd, Koksmather, ubefarne samt med et Aars Tjeneste Messesteward, samt Opvaskere, saafremt de ikke tidligere har sejlet som befarne	500
- Dreng, Messedreng og Kokkedreng	300
- Tømmermandens Værktøj	400



## DE SMAA SKIBES FRAGTTAKSTER

Fra »Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe« er der i disse Dage til Medlemmerne udsendt Spørgeskemaer vedrørende en eventuel Nedsættelse af Fragttaksterne med 15 pCt.

I den Anledning har *Ølandenes Dagblad* fra en Rudkøbing-Skipper modtaget følgende Rejseregnskaber:

Ifølge Certeparti af 19. Oktober i Aar blev Motorskonnert »Viking« sluttet til Svendborg for at indtage en fuld Ladning Kokoskager til Nakskov. Skibets Lasteevne er 40 Tons, men da Kagerne var lette, var Skibet allerede fuldt lastet med 21,667 kg, for hvilket Fragten efter de nugældende Takster — 7 Kr. 50 Øre pr. 1,000 kg — udgør ialt 162 Kr. 50 Øre.

Skibets Udgifter er:	Kr.
Havnepenge, Klarering i Rudkøbing .....	3.00
Havnepenge, Provision og Klarering i Svendborg.....	17.12
Klarering i Nakskov .....	7.50
Klarering i Rudkøbing indadgaaende .....	3.00
Lønning til en Mand i 8 Dage.....	20.00
Kost til to Mand .....	48.00
Olie og Petroleum .....	35.10
Ialt....	133.72

Til Skipperen er der altsaa tilbage 28 Kr. 78 Øre. Skibets Værdi er ca. 20,000 Kr., og ud af ovennævnte Restbeløb skal der endvidere udredes Assurance, Ulykkesforsikring, Forrentning, Afdrag og Vedligeholdelse for Skibet, ligesom Familien jo ogsaa skal leve og der skal betales Skatter og Afgifter.

Af de 28 Kr. 78 Øre bliver der altsaa ikke meget tilbage, om der overhovedet bliver noget, og skulde der saa yderligere foretages en Nedsættelse af Fragttaksterne paa 15 pCt., hvilket for nævnte Ladning andrager 24 Kr. 37 Øre, blev der altsaa 4 Kr. 41 Øre tilbage.

Man vil altsaa — tilføjer Bladets Hjemmelsmand — kunne forstaa, at vi Smaaskippere ikke kan indse, hvorledes Fragttaksterne skal kunne nedsættes. En yderligere Forringelse vil bevirke, at vi nødes til at holde op. Vi synes, at Offentligheden bør vide dette, vide, hvordan vore Kaar er, og at vi allerede nu i mange Tilfælde med de nuværende Fragttakster og haardt trængt af de udenlandske Skibe kæmper en haard Kamp for at holde os oven Vandet.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 3. November 1925.

Naar vi nu gaar ind i Efteraars- og Vintermaanederne, maa Rederne foruden de indskrænkede Markeder regne med ekstra Forsinkelser og Risiko paa Grund af Storm, Taage og Is, og det er derfor ganske naturligt, at Fragtmarkedet er fastere, og at Raterne maa komme op for i det hele taget at gøre Sejlsads mulig. Noget andet er, om der bliver nok at sejle med, og det forlyder, at flere danske Rederier har opsagt alle deres Besætninger og paatænker en større Oplægning. Vi maa haabe, at Forholdene udvikles saaledes, at dette kan undgaas; men ærlig talt, Udsigterne er ikke de lyseste, og de Rederier, som gaar til en Generaloplægning, gør det ikke for Fornøjelsens Skyld.

Nord-Østersøen er som altid paa denne Aarstid fast; men det hjælper kun lidt at faa Toprate, naar der intet Overskud kan blive alligevel, og da Konkurrencen om Lasterne stadig er stor, bliver der ingen »fancy«-Rater, selv om nogle, men rigtignok de færreste, kan faa en — efter Omstændighederne — særlig god Fragt.

I de oversøiske Markeder koncentrerer Interessen sig om Nord- og Sydamerika og ikke mindst *La Plata*. Australien er meget passiv; der gaar de mærkeligste Rygter om Høstens Størrelse, hvilket bevirker, at begge Parter vil se Tiden an i Haab om at opnaa gunstigere Betingelser senere.

Montreal lukker antagelig tidligere i Aar end sædvanligt. Kul- og Kokslasterne fra England til Canada er igen steget, og op til 10/- betales for Kul, 11/6d. for Koks; men der er rigtignok ogsaa en betydelig Risiko forbundet med St. Lawrence Floden i Slutningen af November, og de nævnte Rater levner ingen Margin for den store Risiko.

## TRÆLASTMARKEDET

Allerede nu cirkuleres mange Trælastkontrakter for næste Aars Afskibning, og der indikeres Rater, som ligger en Smule over det lavest betalte i Aar. At slutte nu til de tilbudte Rater er der vel ingen alvorlig Reder, der gør, og at Befragterne vil slutte nu, kan vel ogsaa tages som et Tegn paa, at Raterne har naaet Bunden, og at Befragterne ikke venter at faa Tonnage saa billigt senere hen. Et Hamburg Firma skal rigtignok have taget en Kontrakt for 20,000 Favne Leningrad/Rotterdam til ca. 18 Hfl., Leningrad terms. For prompt Afskibning er Befragterne forberedt paa at maatte »pay up«, og de seneste Afslutninger er gjort til forbedrede Rater, omend der er langt igen, før det kan siges at være godt.

Blandt andet er sluttet:

1,000 Std. Umeås/London, 50/-, 900 Std. Trångsund og Björkö/London, 45/-, 775 Std. Örnsköldsvik/London, 48/6d., 600 Std. Skellefteå/London, 53/-, 850 Std. Sydfinland/Cardiff, 52/6d., nyt Scanfin, 450 Std. Wiborg/Sharpness, 57/6d., nyt Scanfin, 430 Std. Trångsund/Kings Lynn, 50/-, 410 Std. Kotka og Räfsö/Hull, 53/6d., gammelt Scanfin.

Der refterer store Kvantiteter af D.B.B., Props etc. fra finske/svenske Havne samt Leningrad; men noget bliver først udtaget til næste Aar, og det ventes almindeligt, at Rusland vil kunne skibe meget mere Træ i 1926 end i 1925. Hvidehavs-Befragtningerne er praktisk talt ophørt for i Aar og ligesaa fra Canada.

Af blandede Laster fra Østersøen nævnes: Danzig/Rotterdam, Sukker 7/6d., 8/-; Danzig/Le Havre, 8/6d., 8/9d.; Rostock/Genoa, Rug, 14/-, 15/-; Leningrad/Le Havre, Korn, 8/-; Leningrad/Danmark, Oliekager, 12/6d., Basis 1 Havn; Leningrad/E.C.U.K. 14/6d., 15/- f.o.b.

## KUL, KOKS ETC.

Der er stadig en vis Mangel paa nye Laster, og selv om der gennemgaaende er en bedre Tone, er Markedet en Skuffelse.

En Del engelske Baade har i de sidste Dage akcepteret Kullaster til Danmark, og de har faaet Markedsraten; en Undtagelse er 2,800 Tonner Blyth/København, 6/4½d. med 1,000 T. Losning.

1,500 Koks Hull/København er sluttet til 9/6d.; 1,600 Kul Boston/Middelfart 7/3d.; 1,500 Kul Forth/Svendborg 7/6d.; 2,000 Immnham/Odense 6/3d.; 2,200 Forth/Aalborg 6/10½d. London Koks noteres i 8/6d., 9/-, og Mersey 8/6d., 9/-. Wales/København 6/9d., 7/-.

## MIDDELHAVET ETC.

For store Baade til Vestitalien er Markedet fast omkring 9/-, 9/3d., hvorimod der er liden Interesse for mindre Baade, og da især til Spanien. Til Øerne og Dakar er det decideret bedre med 9/3d., 9/6d. betalt for Las Palmas og 9/- Dakar.

Jordnøddenoteringerne er uforandrede — maaske en Kende højere, og fra 2 Pladser Nigeria til 1 Havn Danmark noteres 30/- try mere for Palmekerner, som stuver ca. 70 Kbf. pr. Ton.

Ore, Fosfat og Esparto Lasterne lader endnu meget tilbage at ønske; men der mærkes en opadgaaende Tendens. Alexandria/Hull-London er lidt svagere, og Sortehavet/Donau omtrent uforandret med faa positive Forretninger.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Som nævnt er de udgaaende Kullaster betydelig højere til Canada, og for U.S.A. betales 8/6d., 9/-, 1,000 Losning fri. Der er en livlig Afskibning af Cement fra Danmark til Havne som Miami, Cuba, Porto Rico etc., men Konkurrencen med amerikansk og særlig tysk Cement er saa intens, at 10 Cents — ja endog 5 Cents pr. Ton kan ødelægge Forretningen. Rørdal/Miami har gentagende betalt 3.50 Doll. og det samme til 4 Havne Cuba, Wales/Havana byder 10/6d.; Sct. Thomas 10/-; Trinidad 10/-.

Kornafskibningen fra *Montreal* foregaar ualmindelig rolig uden Sensationer. En prompt 33,000 qrs. Baad har faaet 21 C. til Genoa, og 23½ C. er betalt for stor Baad til 3 græske Havne; New York/Genoa 16 C., Antwerp/Havre 13½ C. Sukkerfragterne fra *Cuba* har taget et lille Opsving, og mange Baade er sluttet for December til 18/- U.K.; 18/6d., 19/- Marseilles. Hampton Roads/Rio 3.70 Doll., lower Plate 3.85 Doll. Fra *Gulften* er der mest Stykgods og Korn til Europa paa nett charter Basis ca. 4 Doll.; Pitchpine til La Plata ca. 15½ Doll. og Oliekager til Danmark, Novbr., 6.25/6.40 Doll.; 1/15 Decbr. 6.25/6.50 Doll., Basis 3,000 Tonner til 3 Havne.

Fra Vestkyst Nordamerika gøres stadig intet i Korn. Til Shanghai er betalt 5 Doll.

## SYDAMERIKA

De udgaaende Kullaster er nu nede i 14/6d., 14/9d. for Novbr. Annullering til lower ports og Bahia Blanca. En handy Baad 4,000 T. kan muligvis faa 16/9d. Rosario, 17/9d. Santa Fé. Senere Positioner har kun Interesse til ca. 14/-. Cement og Stykgods fra Danmark/Norge og Antwerpen betaler ca. 20/-, liner discharge.

Pr. prompt er Kornraten ca. 16/6d. n.a./U.K.-Cont. og 20/6d., 21/- Jan./Febr. med 23/-, 24/- til 3 skandinaviske Havne. Hørfrø Rosario/New York 4.25 Doll.; Philadelphia 4.50 Doll.

## ØSTEN

har ikke meget at byde paa, og *Australien* er stadig »neglected«. Sydaustralien-Victoria-Sydney har taget en enkelt Baad 20/1, 15/2 til 41/3d. Alexandria, Option Middelhavet-U.K.-Cont. 46/-, og Mauritius/U.K. 23/6d., 24/6d. to Lossehavne; Vladivostock/Rotterdam-Hamburg 34/6d., Hull 35/-, 1/3d. mere Skandinavien.

## TIME CHARTER

For en Rundrejse U.S.A./West Coast Sydamerika er betalt 1 Doll. for 8,000 Tonner, og Rundrejse West Indies 1.40 Doll. for 4,400 T.

I europæisk Fart bydes ca. 5/3d. for moderne 2,000 Tonnere.

## HAVNETAKSTER I LISSABON

Alle Skibe, der indgaar i Lissabons Havn, portugisiske og udenlandske, med Undtagelse af Krigsskibe og Lystfartøjer samt portugisiske Fiskerbaade og Skibe i Kystfart, betaler pr. B.R.T. følgende Afgifter:

a) 10 Escudos for hver Periode paa 45 Dages Ophold i Havnen for portugisiske Skibe, der ikke medfører Gods til Lissabon udover 5 pCt. af Skibets B.R.T.

b) 1d. for hver Periode paa 15 Dages Ophold i Havnen for udenlandske Skibe, hvis Ladning, bestemt til Lissabon, ikke udgør over 5 pCt. af Skibets B.R.T.

c) 20 Escudos for hver første Periode paa 45 Dages Ophold i Havnen for portugisiske Skibe, hvis Ladning til Lissabon andrager mere end 5 pCt. af Skibets B.R.T.

d) 2d. for hver første Periode af 15 Dages Ophold i Havnen for udenlandske Skibe, hvis Godsmængde til Lissabon overstiger 5 pCt. af Skibets B.R.T.

e) For hver Opholdsperiode udover den første betales de under henholdsvis a) og b) opførte Afgifter.

I Opholdsafgiften indføres følgende Nedsættelser:

a) 60 pCt. for portugisiske Skibe.

b) 50 pCt. for Skibe af fremmed Nationalitet, som tilhører Selskaber, der driver fast Rutebart paa Lissabon.

c) 75 pCt. for de under b) nævnte Skibe, naar deres Ophold i Havnen ikke overstiger 24 Timer.

d) 30 pCt. for udenlandske Skibe, som ikke gaar i fast Fart paa Lissabon, men som anløber Havnen mere end 3 Gange i Løbet af et Aar, og Nedsættelsen træder da i Kraft, naar Skibet anløber Lissabon 4. Gang.

e) Naar det drejer sig om Skibe, der tager Station i Lissabon for derfra at drive faste Ruter, vil deres Stationsafgifter i Havnen ved Slutningen af hvert Aar være at nedsætte med 50 pCt. af de Afgifter, som de i Aarets Løb har betalt.

## Kajafgifter.

Naar et Skib laster eller lossere, eller saafremt det er et Krigsskib eller et Lystfartøj, ligger ved Kajen i indtil 5 Dage, eller naar det som Følge af Reparation ligger der en Dag eller en Del af en Dag, betaler det en Opholdsafgift som følger:

a) 20 Escudos pr. B.R.T. for portugisiske Skibe.

b) 2d. pr. B.R.T. for udenlandske Skibe.

Naar et Skib overskrider den ovennævnte Frist, betaler det en Tillægsafgift saaledes:

a) 0.4 Escudos pr. Dag og pr. B.R.T. for portugisiske Skibe.

b) ¼d. pr. Dag pr. B.R.T. for Skibe af fremmed Nationalitet.

I Kajafgifterne tilstaas følgende Nedsættelser:

a) 60 pCt. for portugisiske Skibe.

b) 50 pCt. for udenlandske Skibe, der tilhører Selskaber, der driver fast Fart paa Lissabon.

c) 30 pCt. for fremmede Skibe, der, skønt de ikke gaar i fast Fart paa Lissabon, dog anløber Havnen mere end 3 Gange i Løbet af et Aar. Nedsættelsen bringes da i Anvendelse, naar Skibet anløber Havnen 4. Gang.

Paa ovennævnte Afgifter er der en Tillægsafgift af 10 pCt.

DEN PAATÆNKTE  
STØTTE TIL SKIBSBYGNINGEN I ENGLAND

Kedelsmedenes Fagforening har modtaget et Svar fra Premierminister *Baldwin* angaaende det Forslag, Foreningen har sendt ham, gaaende ud paa, at der under de nuværende vanskelige Forhold for Skibsbygnings-Industrien ydes den Støtte af Statens Arbejdsløsheds - Forsikringsfond. Premierministeren udtaler i sit Svar, at han har Sagen under Overvejelse; Arbejderpartiets Medlemmer i Underhuset behandler ligeledes Spørgsmaalet, der nu tillige vil blive drøftet af Fagforenings-Kongressens Forretnings-

udvalg. Hvis Regeringen gaar med til Forslaget, skal det have Parlamentets Sanktion, og Kedelsmedenes Fagforening ønsker derfor Sagen indgaaende drøftet, inden Underhuset træder sammen den 16. November.

Sekretæren i Kedelsmedenes Fagforening, Mr. *John Hill*, har i et Interview imødegaaet en Kritik af Foreningens Forslag. Han udtaler herunder, at ganske vist var Planen om Støtte ikke ny, men Forslaget om at tage Støtten fra Arbejdsløsheds-Forsikringsfonden var ny, og Meningen med det var, at Fondens Midler kun skulde anvendes i Tilfælde, hvor man virkelig gav Arbejdsløse Arbejde og Løn.

## SKIBSFARTENS VANSKELIGE KAAR

Dansk Dampskibsrederiforenings Næstformand, Konsul Chr. Andresen, Dampskibsselskabet »Dan-  
nia«, udtaler til *Berl. Tid.* bl. a.:

Skibsfarten har allerede i flere Aar haft ret vanskelige Vilkaar, idet Fragtfaldet for nogle Aar siden ikke efterfulgtes af tilsvarende Nedgang i Omkostningerne. — Naar dansk Skibsfart ikke destomindre i de forløbne trange Aar har klaret sig nogenlunde, skyldes det i første Række den lave Kronekurs, idet den langt overvejende Part af Fragterne betales i Sterling eller Dollars.

Ved den pludselige Kronestigning er Forholdene for dansk Skibsfart blevet meget væsentlig forværret, idet Indtægterne, paa Grund af Omregningskursen, er stærkt forringede, medens kun Omkostningerne udadtil er gaaet ned i samme Forhold, hvorimod de indre Udgifter til Lønninger, Assurance, Kost og tildels ogsaa Anskaffelser, ikke har været Genstand for nogen Reduktion.

Skibsfartens Ledere misunder naturligvis ingenlunde Sømandsstanden de gode Lønninger, og det vilde

sikkert være os alle en Tilfredsstillelse at kunne vedblive med at betale disse, men Skibsfartens internationale Karakter gør det desværre nødvendigt, at Lønningsvilkaarene i Danmark ikke afviger i saa høj en Grad, som Tilfældet er, fra andre Landes Lønninger. — For Tiden er de danske Lønninger det dobbelte eller i enkelte Tilfælde endogsaa mere, end Lønningerne i Tyskland og i Landene med svag Valuta. — Man tænker sig naturligvis ikke Muligheden af at naa ned til disse, og ønsker det end ikke, thi med de dyre Leveforhold her i Landet vilde det være et urimeligt Forlangende; men vi kunde ønske at blive stillet paa samme Fod som svenske og norske Skibe.

Selv med en Lønnedsættelse af 15-20 pCt. vilde det nuværende lave Fragtmarked næppe give den i Skibsfart anbragte Kapital en blot rimelig Forrentning, men en saadan Nedsættelse vilde i høj Grad hjælpe den danske Handelsflaade til ikke helt at blive slaadt ud af de fremmede Skibe, som kan sejle billigere, og vilde være medvirkende til, at en Del planlagte Oplægninger sandsynligvis kunde undgaas.

## COMITE MARITIME INTERNATIONAL'S KONFERENCE I GENOVA 1925

Comite Maritime International's Konference afholdtes i Aar i Genova fra den 28. September til den 1. Oktober, og følgende Stater var repræsenterede: Australien, Belgien, Canada, Danmark, Frankrig, Grækenland, Italien, Japan, Jugoslavien, Nederlandene, Norge, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland og U.S.A.

Konferencen drøftede forskellige Spørgsmaal, af hvilke vi fremhæver følgende:

### *Tvungen Forsikring af Passagerer.*

Med Hensyn til dette Spørgsmaal vedtoges det efter en længere Debat at indhente de forskellige Regeringers og andre i Emigration interesserede Myndigheders Mening angaaende det Beløb, der skulde dækkes af den foreslaaede Forsikring, og Forslaget sendtes derefter tilbage til det Udvalg i Paris, der havde udarbejdet det, for at det kunde overveje det yderligere og sætte sig i Forbindelse med de ovennævnte Myndigheder for at høre deres Mening i Sagen.

### *Mortgages og Liens.*

Konferencen vedtog angaaende dette Spørgsmaal, at da Ordningen af det var overdraget den diplomatiske Konference, kunde Comite Maritime ikke drøfte Sagens Detailler. Forskellige Spørgsmaal, som var rejst af Handelsinteresserne, derunder navnlig Nødvendigheden af Opretholdelsen af et Skibs Kredit, saaledes at det kunde fortsætte sin Rejse uden Ophold,

toges til Efterretning, og det besluttedes at anmode den diplomatiske Konference om yderligere at overveje disse Spørgsmaal.

### *Statsejede Skibes Privilegier.*

Det vedtoges, at Krigsskibe og Skibe ejede eller drevne af Staten kun er under Jurisdiktion af den paagældende Stats egne Domstole, ligesom de under Krigsforhold er undtagne fra Arrest, Embargo eller Tilbageholdelse af en hvilken som helst fremmed Domstol.

Göteborg-Resolutionerne blev ændrede i Overensstemmelse hermed og derefter vedtagne og oversendt til den diplomatiske Konference til Overvejelse.

### *Internationale Befragtningsregler.*

Konferencen var stemt for Udarbejdelsen af internationale Befragtningsregler, men paa den anden Side hævdede de britiske Repræsentanter, at det vilde være rigtigst, før man skred til dette Arbejde, straks at sætte i Kraft, hvad man allerede havde naaet med Hensyn til international Enhed gennem de vedtagne Regler for Transport af Varer til Søs og de reviderede York Antwerpen Regler angaaende almindeligt Havari, og det vedtoges derefter, at Konferencen vil fortsætte Arbejdet for Gennemførelsen af internationale Befragtningsregler og overdrager det permanente Bureau at føre Sagen frem til Løsning.

## DRIVENDE MINE OBSERVERET

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Tysk Dampner »Venta« rapporterer over Blaavand Radio:

Drivende Mine observeret den 29. d. M. Kl. 7<sup>45</sup> Fmd. paa 57° 02' N. Brd. 5° 13' Ø. Lgd.

### ISMELDING

Firmaet C. G. Wickberg & Söner A/B, Sundsvall, har sendt Skibsreder Torben Nielsen, København, følgende Melding:

Siden vor sidste Rapport af 24. Oktbr. har Vejret været mildt med Regn og Tykning, og der har saaledes ikke dannet sig Is i vort Distrikt. Hvis ikke særlig stærk og vedholdende Kulde indtræder, antager vi, at Skibsfarten her kan vedvare til hen imod Jul. I de sidste 10 Aar er Skibsfarten bleven holdt i Gang til efter Nytaar, selv ved de nordligste Pladser i Distriktet.

## LØNKONFLIKT PAA DE ISLANDSKE TRAWLERE

Efter langvarige Forhandlinger mellem Repræsentanter for de islandske Trawlerredere og Sømandsforeningen om Søfolkenes Lønninger, har Forligsmanden fremsat Udkast til et Forslag, i hvilket han foreslaar, at Lønningerne skal være uforandrede til 1. Februar, hvorefter de skal nedsættes med ca. 13 pCt. indtil 1. Oktober. Forligsforslaget er blevet vedtaget af Rederne, medens det er blevet forkastet med overvældende Flertal af Søfolkene. Afstemningen foretoges om Bord i Trawlerne paa Fiskebankerne og telegraferedes traadløst til Reykjavik.

Rederne har vedtaget at standse Fiskeriet, saa snart Trawlerne kommer i Havn. De kommer alle i Løbet af en Uge. Ved denne Arbejdsstandsning bliver 1,200 Søfolk arbejdsledige foruden mindst lige saa mange, der har Arbejde i Land i direkte Forbindelse med Trawlfiskeriet.



## HAVNEAFGIFTER I LULEÅ

Fra og med den 15. Oktober og foreløbig indtil Udgangen af 1929 gælder følgende Havneafgifter i Luleå:

For Skibe, Baade og Pramme.

### I. Almindelige Bestemmelser.

Havneafgift betales saavel ved Ankomst som ved Afgang. For Skibe paa 10 N.R.T. og derover andrager Havneafgiften, naar Skibet ankommer direkte fra eller afgaar direkte til en udenlandsk Havn, 9 Øre pr. Ton. Naar det ankommer fra eller afgaar til en indenrigsk Havn, 6 Øre pr. Ton. For Skibe paa mindre end 10 N.R.T. andrager Afgiften i samme Tilfælde som ovenfor nævnt henholdsvis 70 Øre og 35 Øre for hvert Skib.

### II. Særlige Bestemmelser.

Bruttotonnagen beregnes ikke. Skibe, der gaar i fast Fart mellem Luleå og en anden Havn, eller som træder i Stedet for et saadant Skib, betaler kun 95 pCt. af de forannævnte Afgifter.

Skibe, der mindst én Gang i Ugen anløber Havnen, betaler kun 50 pCt. af ovenstaaende Afgifter, og Skibe, der mindst én Gang i Døgnet anløber Luleå, betaler kun 25 pCt. af disse.

Skibe, der henligger i Havnen i over 60 Dage, betaler for hver derefter paabegyndt Periode af 30 Dage 5 pCt. af den Havneafgift, som betales ved Skibes Ankomst til Havnen fra en anden indenrigsk Havn.

Af Tømmer, der i Flaader bugseres gennem Havneomraadet og passerer Tjuvholms- eller Svartsundet, betales en Afgift af 2,5 Øre pr. m<sup>3</sup>.

Følgende Skibe er fritagne for Havneafgifter:

- 1) Baade paa 3 N.R.T. og derunder.
- 2) Skibe, der tilhører Staten eller fremmede Nationers Krigsflaade.
- 3) Følgende Skibe, saafremt de ikke benyttes til mod en Afgift at transportere Passagerer eller Varer:
  - a) Skibe, der tilhører svenske eller udenlandske privilegerede Sejlklubber,
  - b) Skibe, hvis Udrustning viser, at de er Dykker- eller Bjergningsfartøjer,
  - c) Slæbebaade, der bugserer andre Skibe ind i eller ud af Havnen.
  - d) Skibe paa Prøvetur.
- 4) Skibe, der paa Grund af Storm, Havari eller Brand søger Nødhavn, eller som efter at være afgaaet fra Havnen som Følge af Modvind eller anden lignende Grund vender tilbage til Havnen, under Forudsætning af, at Skibet ikke dér lossere andre Varer end saadanne, der atter indlades i Skibet og iøvrigt ikke laster andre Varer end Skibsfornødenheder til eget Brug, som f. Eks. Kul og Koks, og ikke heller landsætter eller tager Passagerer om Bord.
- 5) Pramme, som hovedsagelig trafikere Luleå Havneomraade uden at lægge til ved Kajerne.

Takster for Skibe, som benytter Sejlløbet til Luleå forbi Finnklipperne eller gennem Tjuvholmssundet, gældende fra og med den 15. Oktober 1925 til Udgangen af 1929:

Skibe paa 750 N.R.T. og derunder.....	4 Øre
Skibe paa 751—1,500 N.R.T.....	8 -
Skibe paa 1,501—2,250 N.R.T.....	11 -
Skibe paa 2,251—4,250 N.R.T.....	13 -
Skibe paa over 4,250 N.R.T.....	18 -
Alt pr. Registerton.	

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### 80 Aar.

En i Søfartskredse velkendt Mand paa Fana, fhv. Kommunekasserer, Skibsreder Peder N. Horreby, Nordby, fyldte Torsdag den 5. November 80 Aar. Horreby, der er født i Sønderho, har gennemgaaet Sølivets forskellige Grader lige fra Koksdrægn til Skibsfører. I en ung Alder sagde han Søn Farvel i Halvlemserne, etablerede et større Sejlskibsrederi og tog fast Ophold paa sin Hjemø, hvor han efterhaanden fik en Mængde Tillidsposter. I en Aarrække var han saaledes Kommunekasserer og har endnu Gasværkets Regnskab samt er Medbestyrer af Landmandsbancens Filialkontor i Nordby. Han er Veteran fra »61«. Højtidsdagen fejres ved en Festlighed i Nordby Industriforening.

### Dødsfald.

Ganske uventet er en af den danske Skibsførerstands bedste Mænd, Kaptajn A. P. Hansen i »Torm«, afgaaet ved Døden, 65 Aar gammel. I mangfoldige Aar har Kaptajn Hansen sejlet med »Torm«s Skibe, han har baade ført »Alice«, »Tekla«, »Kirsten« og mange flere, men det Skib, for hvis Skyld han altid vil blive husket, er alligevel s.s. »Valborg«. Det var i de bevægede Augustdage 1914, at Kaptajn Hansen laa med »Valborg« i Windau Havn. Tyskerne bombarderede Byen fra Luften, og for at markere Nationalitet lod Kaptajn Hansen det danske Flag gaa til Tops om Bord i »Valborg«. Hele sit Mandskab sendte han i Land, saaledes at det kunde befinde sig i Sikkerhed, medens han selv forblev om Bord — ene Mand. Tyskerne respekterede imidlertid ikke de danske Farver, de lod, ifølge Polit., Granat efter Granat regne ned over »Valborg«, tilsigtet eller ej, og skønt Kaptajn Hansen selvsagt befandt sig i den største Livsfare, forlod han dog ikke sit Skib, inden det gennemskudt var synkefærdigt.

Saadan var Kaptajn Hansen hele sit Liv igennem — først Skibet, saa Skipperen. Han var en af de Helte, af hvilke hele den danske Nation kan være stolt.

### Dræbt ved et Fald fra Masten.

Fra Sundsvall er indløbet Meddelelse om, at der om Bord paa 4-m. Sk. »Richard« af Thurø, tilhørende A. E. Sørensen, er sket en Ulykke, som har kostet en ung Mand Livet. Den 17-aarige Jungmand Anker Jørgensen er faldet ned fra Formasten og blevet kvæstet saa alvorligt, at han kort efter er afgaaet ved Døden. Ulykken skete, da »Richard« paa Rejse fra Gefle til Sundsvall befandt sig ud for Bremø.

### Stor Arbejdsløshed blandt norske Søfolk.

En Mængde Sømænd gaar i Øjeblikket arbejdsløse i Oslo, og Rederforbundets Fohyringskontor har i længere Tid ikke antaget Folk.

Ved det offentlige Forhyringskontor er som arbejdsløse anmeldt 395 Sømænd, af hvilke 74 er Familieforsørgere. Af disse søger 6 Stilling som Fører, 21 som Styrsmænd, 34 som Maskinmestre og 21 som Hovmestre. 281 af de arbejdsløse hører hjemme i Oslo, og 178 har været ledige over 4 Uger.

### Øllets Styrke.

I den senere Tid har man set adskillige Bryggerier — saavel i Hovedstaden som i Provinsen — avertere for Lagerøl af 10% pCts Styrke. Det store Publikum er i Almindelighed noget desorienteret med Hensyn til, hvad der forstaaes ved Lagerøl af Styrke 10% pCt. Carlsberg er et af de Bryggerier, der har udsendt et saadant nyt Lagerøl, og vi har da anmodet Direktør Sander om nærmere at gøre Rede for Spørgsmaalet »Lagerøl af Styrke 10% pCt.«

Direktøren udtaler i den Anledning:

»Naar man brygger Øl, udtrækker man Maltets opløselige Stoffer med Vand og faar derved en Vædske, som kaldes Urt. At Øllet er indbrygget paa 10% pCt. Styrke, betyder, at der i 100 kg Urt findes 10% kg Maltekstrakt. En saadan Urt giver et færdigt Øl med omkring 3 pCt. Alkohol, enten Øllet saa er mærkt som Lagerøl eller lyst som Pilsner. Det vil altsaa sige« — slutter Dir. Sander — »at alt Lagerøl af Skattekasse I og Pilsnerøllet er af samme Ekstrakt- og Alkoholstyrke.«

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. NOVEMBER 1925.

London .....	19,37	Madrid .....	57,40
New York .....	401,00	Amsterdam .....	161,35
Berlin .....	95,30	Stockholm .....	107,10
Paris .....	16,70	Oslo .....	81,75
Antwerpen .....	18,30	Helsingfors .....	10,09
Zürich .....	77,25	Prag .....	11,89
Rom .....	16,00	Wien .....	56,55

## FRISTATEN DANZIG

Godt indført, reelt Skibsfartsforetagende overtager

## Repræsentation

for udenlandske Rederier paa de mest kulante Betingelser ogsaa hvad angaar Udvidelse af Rutelinier. Tilbud under Mrk. »W. L. 1709« til *Rudolf Mosse, Danzig*.

Anerkendt 1. Klasses Maskinfirma i Danmark tilbyder:

**2 Stk. 400 IHK**

## TREGANGSDAMPMASKINER

med eller uden Kedelanlæg, passende for mindre Lastbaad paa ca. 600 à 800 Tons, eller for en kraftig Bugsérbaad, sælges til meget billig Pris med fuld Garanti.

Alle Oplysninger faas ved at indlægge Billet mrk. »B. 2946« til *Wolffs Box, København K.*

## POSITIONSLISTE PR. 2. NOVEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Bechton 30.10.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 1.11.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 30.10. til Hongkong.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Frantira 30.10.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Aalesund 31.10. paa Rejse til Bremen.  
 s.s. *Alderney*, ank. W. Hartlepool 26.10.  
 s.s. *Alexandra*, Holm, ank. København 25.9.  
 s.s. *Alf*, Clausen, afg. Archangel 27.10., pass. Honningsvaag 31.10.  
 s.s. *Alfa*, afg. Swansea 27.10.  
 s.s. *Algarve*, afg. Aarhus 31.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, pass. Skagen 1.11. paa R. t. Åhus.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 14.10.  
 s.s. *Anna*, pass. Cavoeiro 29.10.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. København 25.10.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Tyne 16.10. til St. Vincent.  
 s.s. *Arabien*, Harder, pass. Panama 28.10.  
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, ank. Buenos Aires 18.10.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Stavanger 1.11.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. København 30.10.  
 m.s. *Asid*, ank. Vladivostock 27.10.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Sandvik 31.10.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Sunda Str. 1.11. paa Rejse til Colombo.  
 m.s. *Australien*, Dahl, ank. San Francisco 21.10.  
 m.s. *Avance*, Andrup, afg. London 1.11. til Aarhus.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

### B

- s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København 10.10.  
 s.s. *Belgien*, Hansen, ank. Aberdeen 30.10.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. fra København 2.11. til Odense.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariager-København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, pass. Kieler Kanal 30.10.  
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Wismar 30.10. til Wiborg.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Garston 1.11.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Dundee 28.10.  
 s.s. *Bodil*, pass. Dungeness 1.11.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Bordeaux 30.10. til England.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Newcastle N. S. W. 20.10.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Quebec 30.10.

## SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

### København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

### Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

### Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.  
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr.-Adr. Saxberg.

### Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.

- s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Hernösand 31.10.  
 s.s. *Bothnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Göteborg 29.10.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Barry 30.10.  
 s.s. *Bratlingsborg*, Larsen, afg. Hook of Holland 29.10.  
 s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. Amsterdam 29.10.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 29.10.  
 s.s. *Brilla*, ank. London 31.10.  
 s.s. *Brosund*, Nielsen, ank. Bremerhafen 31.10.  
 s.s. *Borglum*, Møllerup, afg. Nuvitas 27.10.

### C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, i Dok i København 25.10.  
 s.s. *Carmen*, ank. Danzig 23.10.  
 s.s. *Charkow*, Pedersen, afg. København 29.10. til Bristol Kanal.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Mona 18.10. paa Rejse til Liverpool.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Archangel 1.11.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Honfleur 1.11.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Göteborg 1.11.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Lisbon 27.10. til Saloum R.

### D

- s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Kotka 2.11.  
 s.s. *Dan*, Clausen, afg. Skellefteå 31.10. til Preston.  
 s.s. *Danefjell*, Christoffersen, ank. South Alloa 31.10.  
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. Danzig 2.11. til Wasa.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. West Hartlepool 31.10. til Aarhus.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Sundsvall 31.10.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Newcastle 20.10. til Boston.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk 21.10.  
 s.s. *Delaware*, Pedersen, ank. Rørdal 30.10.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Watchet 2.11.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

### E

- s.s. *Ebba*, ank. Genoa 1.11.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Exportfart, afg. Leith 23.11. til København.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Ceuta 2.11. til Melilla.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Cardiff 27.10.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, pass. Cap Carvoiro 1.11.  
 s.s. *Ella*, oplagt i København 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, ank. Valencia 31.10.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. København 29.10.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Bergen 30.10.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. London 31.10. til Methil.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Boston 25.10.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Hawanah 29.10.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. London 31.10.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Poole 30.10.  
 s.s. *Erik*, oplagt i København 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Emden 22.10. paa Rejse til Cape Town.  
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt i København 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Ester*, pass. Holtenau 31.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, afg. Gotland 29.10. til London, pass. Kanalen 31.10.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Wiborg 25.10.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 28.10.  
 s.s. *Expres*, oplagt i København 13.10.

### F

- s.s. *Falken*, Pedersen, i Ruten København-sydønske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. København 1.11.

LONDON

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

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 .....	} Lambrose
HULL, Prudential Buildings .....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	
Immingham, Dock Offices .....	} Grimsby

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. "Carlbon, Grimsby"    Hull: Central 5038 (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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

GRIMSBY

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragning, 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

GLASGOW

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALSSEND-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: »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



s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Rotterdam 29.10. til Riga.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Fjeldborg, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Colombo 30.10. til Penang.  
 s.s. *Flora*, Andresen, oplagt i København 21.10.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. New Orleans 31.10. til Frederikshavn.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Danzig 31.10.  
 s.s. *Frankrig*, Parkes, ank. Dunston 26.10.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Halifax N. S. 1.11.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Rotterdam 31.10. til Beyrouth.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 27.10.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Havana 31.10.  
 s.s. *Frejr*, oplagt i København 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Grangemouth 30.10.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Montreal 15.10. til København.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Brunsbüttel 1.11.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, pass. Stornoway 29.10. paa Rejse til København.  
 s.s. *Gerda*, ank. Yxpila 29.10.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Baltimore 31.10.  
 s.s. *Gronland*, Kruse, afg. Kristinestad 29.10.  
 s.s. *Gronsvund*, Hansen, ank. Luleå 19.10.  
 s.s. *Gunver*, afg. Melilla 29.10.

## H

s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Skagen 2.11. paa Rejse til Bones.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Dunkirk 2.11. til Havre.  
 s.s. *Halland*, Christensen, ank. Dakar 29.10.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Preston 1.11.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hook of Holland 28.10.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Antwerpen 1.11.  
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Danzig 2.11.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Harriet*, pass. Pasages 1.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttel 1.11.  
 s.s. *Helga*, afg. Raumo 2.11.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 29.10.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, Nielsen, oplagt i København 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. København 31.10.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Trangisvaag 30.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 30.10.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 31.10.  
 s.s. *Holland*, Jørgensen, afg. Wiborg 23.10.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Leith 2.11. til Ivigtut.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Buenos Aires 23.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Manchester 30.10. til Methil.  
 s.s. *Inger*, afg. Grao 2.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. København 29.10. til Barcelona.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Vejle 15.10. til Montreal.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, ank. København 1.11.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Dok i Helsingør siden 19.10.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, afg. Hook of Holland 1.11. til Københ.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Hankow 31.10. til Kobe.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Sydney N. S. 28.10.  
 s.s. *Jenny*, ank. Melilla 30.10.  
 s.s. *Johanne*, ank. Port Talbot 31.10.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. Fastnet Rock 31.10. paa Rejse til Providence.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Antilla 31.10.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, pass. Malta 29.10. p. R. t. Hamborg.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. København 27.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Antwerpen 31.10.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Hungerburg 28.11. til Velzen.  
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Pasages 28.10.  
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 27.10.  
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, oplagt i København 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 31.10. til Manchester, pass. Dunnet Head 2.11.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Port Talbot 28.10.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Gulfport 21.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Malmø 22.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Cardiff 31.10.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, oplagt i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 1.11. til Grimby.  
 s.s. *Koldinghus*, Røholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New Orleans 26.10.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. London 31.10.  
 s.s. *Kurland*, Bendsen, afg. Las Palmas 28.10.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Plymouth 28.10.

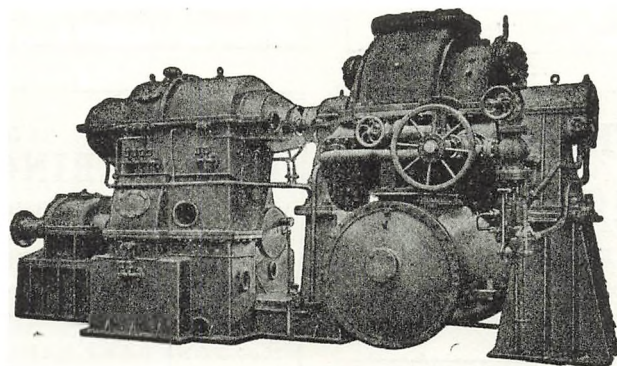
## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Leningrad 28.10.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 30.10.  
 s.s. *Lillian*, ank. Wiborg 30.10.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, pass. Kap Hauge 1.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. København 29.10.

# ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

## MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.  
 Økonomisk.  
 Enkel  
 Konstruktion.



Lille Rumfang.  
 Lille Vægt.  
 Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10,000 HK.

AKTIESELSKABET **ATLAS** KJØBENHAVN L

MONTREAL

**BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.**  
DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE59-61, PEARL STREET Telegram-Adr.: BLIDBERG  
NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

NEW YORK

**DOMINION SHIPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

# Montreal Ship Supply Company

MONTREAL

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
FERD. PHILIPSON & CO.  
AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVNMONTREAL (CANADA)  
TLG.-ADR.: SUPPLYCO-MONTREALLONDON AGENT:  
C. P. FRESHWATER  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.*Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger***JONATHAN MAY & SØNNER**

PHILADELPHIA

Etableret 1876. Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave. Lombard &amp; Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG  
FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN- OG RESTAURATØR-  
UDRUSTNINGTELEGRAM-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 Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull i Manchester og Liverpool

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium  
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

CARDIFF

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

HAMBURG

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLANDTelegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FYFESHIRE

BURNTISLAND

**International Stevedoring**

ALFRED MUNTE

**HAMBURG**

Steinhöft 9 · Teleg.-Adr.: "Alfmunt"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

ROTTERDAM

A/B **NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
Telegram-Adr.: »Tonnage« Coder: Scott's og Watkins'**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor: HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition  
Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

HELSINGFORS

**KUL & KOKS ATIESELSKAB**

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS  
HELSINGFORS**

HELSINGFORS

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-EVNEEn 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 »

Sidebæddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

s.s. *London*, Caspersen, afg. Archangel 21.10. til London.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Lissabon 1.11. til København.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Memel 31.10. til Riga.  
s.s. *Maine*, Heide, afg. Pensacola 24.10. til Aalborg.  
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Emden 23.10.  
s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Ushant 30.10. paa Rejse til Port Said.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Libau 31.10. til Bjørkø.  
s.s. *Margrethe*, Mathiasen, ank. Dublin 29.10.  
s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
s.s. *Marie*, pass. Dover 29.10.  
s.s. *Marlin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. London 29.10.  
s.s. *Mary*, Stabell, ank. Danzig 31.10.  
s.s. *Maryland*, ank. Montreal 27.10.  
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Archangel 19.10. til Bristol.  
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Genua 2.11. til Livorno.  
s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, laster paa Isafjord.  
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Tynen 31.10.  
s.s. *Nancy*, afg. Aalborg 31.10.  
s.s. *Natal*, Røder, ank. Middlesborough 31.10.  
s.s. *Nautik*, afg. Naples 3.11.  
s.s. *Neptun*, afg. Køge 3.11.  
s.s. *Nerma*, ank. Hull 2.11.  
s.s. *Nevada*, Ficher, afg. Bahia 1.11. til Madeira.  
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
s.s. *Niobe*, pass. Emden 1.11.  
s.s. *Nordsoen*, ank. København 3.11.  
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Emden 2.11.  
s.s. *Norman Isles*, afg. Syra 27.10. til Algier.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Christensen, afg. Middelfart 2.11. til Randers.  
s.s. *Olga*, Toft, ank. Penarth 30.10.  
s.s. *Oluf Bager*, oplagt i København siden 26.5.  
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Barry 14.10. til Buenos Aires.  
s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Kavlack Rufisque 23.10.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Göteborg 21.10.  
s.s. *Palnatoke*, Skou, ank. Svendborg 27.10.  
m.s. *Panama*, Hjernerum, pass. Panama Canal 22.10. paa Rejse til Los Angeles.  
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 29.10.  
s.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Newcastle 2.11.  
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Oslo 29.10.  
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Velzen 31.10. til Leningrad, pass. Holtenau 2.11.  
s.s. *Polly*, Fischer, afg. Blyth 31.10.  
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Cardiff 24.10.

## R

s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 1.11.  
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Colombo 29.10.  
s.s. *Rhone*, Andersen, i København-London Ruten.  
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Sikeå 30.10.  
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.  
s.s. *Roma*, ank. Gefle 28.10.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Frederikshavn 1.11.  
s.s. *Rota*, Rivolt, afg. Newcastle 2-3.11. til København.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 25.10. paa Rejse til New York.  
s.s. *Seine*, afg. København 31.10. til Dunkirk.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Saigon 30.10.  
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Delagoabay 25.10.

m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Brisbane 29.10.  
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cape Town 24.10.  
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Callao 18.10.  
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. San Francisco 29.10. til Auckland N. S. W.  
s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Savona 28.10.  
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 31.10.  
s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Beckton 30.10.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Norfolk 24.10.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 30.10.  
s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Riga 30.10.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Newcastle 25.10.  
s.s. *Skinjaxe*, Koch, ank. Danzig 30.10.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 24.10.  
s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Dunnet Head 30.10.  
s.s. *Skolland*, Iversen, pass. Honningsvaag 23.10.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Leningrad 28.10.  
s.s. *Smul*, Hansen, ank. Danzig 29.10.  
s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Ayr 27.10.  
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Thamshavn 31.10.  
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Missouri 30.10.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Bordeaux 29.10.  
s.s. *Stella*, pass. Portland 1.11.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Aalborg 13.10. til Miami.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Memel 29.10. til Preston.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Valencia 31.10. til Almeria.  
s.s. *Svend*, Nielsen, afg. Cardiff 24.10. til Quebec.  
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Foundiaugne 31.10.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Puerto Pedro 27.10.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, afg. Burntisland 30.10.  
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Horsens 2.11. til Nakskov.  
s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København 6.8.  
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. København 27.10.  
s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, afg. Frederikshavn 2.11. til Nakskov.  
s.s. *Thyra* (Progress), Schmith, afg. Sevilla 29.10.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 31.10. til København.  
s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København 22.9.  
s.s. *Tomsk*, afg. Dunston 27.10. til Malaga.  
m.s. *Tongking*, Topp, ank. London 1.11.  
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Cape Town 21.10.  
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Oporto 29.10. til København.  
s.s. *Tyr*, Christensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København 28.8.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 27.10.  
s.s. *Ulla*, Jensen, afg. Almeria 30.10.  
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Tyne 30.10.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 24.10. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Philadelphia 28.10.

## V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Dunston 30.10.  
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Madeira 30.10. til Dakar.  
s.s. *Venus*, Terkildsen, pass. Holtenau 31.10. paa Rejse til Ghent.  
s.s. *Veratyr*, Petersen, afg. Hull 21.10. til Ivigtut.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New Orleans 25.10.  
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Exportfart, afg. København 31.10. til London.  
s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Pedersen, afg. Bremen 7.10. til New York.

## W

s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. London 31.10.  
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Amsterdam 24.10.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. København 30.10. til Trang-sund.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Colombo 24.10. til Aden.  
s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, oplagt i København 27.10.  
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Valencia 1.11.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Norfolk 26.10.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Bearley Head 29.10.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

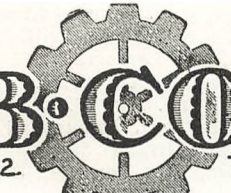
Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848



Telegr.-Adr.:  
Amiante

**M. B. COHIN**

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG  
LAGER AF

**V. HÖVELINGS**  
**SKIBSFARVER**



**ESBJERG**  
**TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste  
**MANILA TOVVÆRK**  
Forlang derfor vort Fabrikat hos  
Deres Skibshandler.

**J. ANDERSEN & CO**  
**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JOHN P. BEST & CO.**  
**GHENT**

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**COOMBES, MARSHALL & CO. Ltd.**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

**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,  
Motorlægtiere 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  
»ACCURAAAT» CO., Ltd.  
Korporationen for edsvorne  
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.

**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 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

**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**  
**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 SKIBSEART

## HOWALDTSWERKE KIEL

### SKIBSVÆRFT

MASKINFABRIK · KEDDELSMEDIE · STØBERI

PASSAGER- OG FRAGTSKIBE · MOTORSKIBE

TANKSKIBE · BUGSERBAADE · ISBRYDERE

MUDDERMASKINER · FLYDEDOKKE

DIESELMOTORER,

TYPE:

*Sulzer*

DOKNING OG REPARATION AF SKIBE  
*Flydedæk 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

TELEF. 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

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: KALVEBOD BRYGGE 4,  
 „MARIUSON“ KØBENHAVN B

**DET FORENEDE  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmeild"  
 Amaliegade 36

**VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR**

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENGEL · DE WED. JAN SALM & MEIJER  
 HUDIG · VEDER & Co. · D. BURGER & ZOONS  
 S sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglerere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«

**REDERIJ J. H. BERGMANN**

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626 · 46688 · 49399

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering. Billigste Priser i Amsterdam.

**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 DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**

**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN

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

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

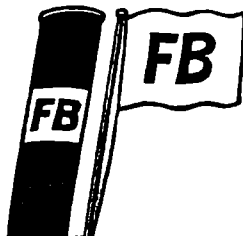
**CARL V. D. HUDE**

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10992

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattelefon for Bugsering: Pale 3023  
 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 · 46

FREDAG 13 · NOVEMBER 1925

32 · AARG.

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

### FÆLLES INTERESSER

Hvor nødvendigt et intimt Samarbejde mellem Redere og Købmænd er i alles Interesse, understregede Skibsreder *Willie C. K. Hansen* saa kraftigt og veltalende under Baltic and White Sea Conferencens Møde i Oslo i Sommer, at samtlige Delegerede enstemmigt vedtog den af Taleren foreslaaede Resolution herom, ligesom man vedtog en øjeblikkelig Henvendelse til det Internationale Handelskammer og udtalte Ønsket om et saadant Samarbejde.

I en Tale, som Skibsrederen holdt i den Amerikanske Klub i Fredags, uddybede han yderligere dette Emne — andetsteds i Bladet gengiver vi Størstedelen af denne Tale — og paaviste igen, hvorledes et saadant Samarbejde mellem Købmænd og Redere vilde bidrage sit til at skaffe Publikum Varerne billigere frem end i Øjeblikket. Taleren protesterede stærkt imod den unaturlige Tendens til atter at lade Afgifterne stige til Trods for Kronens Stigning og daglig forøgede Købeevne, og udtrykte sin Forargelse over, at Trafikministeren var gaaet med til den ganske meningsløse Stadfæstelse af de dyre Provinshavnetakster for en ny Femaarsperiode paa et Tidspunkt, hvor hele Nationens økonomiske Liv saa at sige var i Smeltediglen.

Der er ingen Tvivl om, at Hr. *Willie C. K. Hansen* har Ret i sine Betragtninger over, at Købmændenes og Redernes Interesser paa næsten alle Punkter er identiske. Meget tyder paa, at denne Opfattelse ogsaa gør sig gældende indenfor Købmændenes Rækker. Det er saaledes et glædeligt Tegn, at Redernes og Industriens Organisationer har fundet hinanden og gjort fælles Front mod de dyre Havnetakster. Forhaabentlig vil dette Samarbejde tage fastere Former og dets Udvikling foregaa i større og større Ringe.

### UDENLANDSKE BESÆTNINGER

I et Par isolerede Tilfælde har danske Redere fornylig fundet sig foranlediget til at anvende tysk Besætning i et Par Skibe. Det har givet Anledning til en kraftig Protest og ironiske Kommentarer i den Del af Pressen, som staar Fagforeningen nær. Man har blandt andet sagt, at dette ikke kan vidne om nogen stærk Nationalitets-Følelse hos paagældende Redere, og disse Blades Læsere har selvfølgelig forstaaet, at en saadan Handling nationaløkonomisk set var en Forbrydelse mod vort Land.

Det er selvfølgelig beklageligt, at danske Redere har haft skellig Grund til at gøre Forsøg med udenlandske Besætninger. Danske Redere har jo ellers altid foretrukket at bruge danske Besætninger. Dog lad os derfor ikke glemme den ubestridelige Kendsgerning, at Skibsfart er et *internationalt* Erhverv, og at andre Nationers Redere altid har benyttet den eller de Nationers Sømænd, som de af en eller anden Grund har foretrukket — danske Sømænd er vel som Følge deraf forhyret i saa stort et Antal, som Tilfældet er i udenlandske Skibe. Man kan derfor ikke uden videre, og

uden at skade disse udmærkede danske Sømænds Interesser, simpelthen forlange, at dansk Skibsfart udelukkende bør, skal eller maa anvende dansk Besætning. Sømændene selv er i Virkeligheden ganske enige heri. I Søfyrbødernes Forbunds Beretning om Virksomheden i 1923-25 læser vi blandt andet: »I Slutningen af Marts 1924 vedtoges en Lov, i hvilken det blandt andet foreskrives, at ingen Udlændinge maa afmønstres i danske Havne uden Statspolitiets Tilladelse.

Denne Bestemmelse havde den uheldige Virkning, at Rederierne nægtede at paamønstre fremmede Folk af Hensyn til eventuelle Besværligheder ved disses Afmønstring, og da Forbundet som bekendt har flere Hundrede Udlændinge som Medlemmer, af hvilke ca. 200 er Skandinaver, tog vi straks Initiativet til at faa en Ordning for disses Vedkommende, dels fordi vi følte os forpligtede dertil, og dels fordi vi ikke kunde undvære denne Arbejdskraft ved Besættelsen af Skibene.

Dette forekommer os ganske at tage Brodden af de forskellige Angreb og Betragtninger i den arbejds-giverfjendtlige Del af Pressen. Naar man læser de paagældende Artikler maa man forstaa, at de danske Redere betaler deres udenlandske Besætning efter en anden Tarif end den danske. Dette er selvfølgelig ikke Tilfældet. Der er kun et Punkt, hvorved de udenlandske Besætninger er billigere end tilsvarende danske, og det er paa Overarbejds-Spørgsmaalet. Medens det er en Coutume hele Verden over, at Medlemmer af Besætningen, der arbejder et Par Timer mere i Dag, faar dette godtgjort ved at arbejde et Par Timer mindre i Morgen eller i Overmorgen, saa har de danske Besætninger valgt at kræve og faaet deres Arbejde betalt i klingende Mønt. Naar man tager i Betragtning, at dansk Skibsfart i Forvejen betaler de højeste Hyrer i Europa, kan man forstaa, hvilken yderligere Byrde disse Overarbejdspenge repræsenterer. Rederne er selvfølgelig ikke uvidende om, at der i Øjeblikket hersker en større Arbejdsløshed indenfor den danske Sømandsstand end nogensinde før, og de gør selvfølgelig alt for ikke at øge denne Arbejdsløshed — mange Redere holder vedblivende af denne Grund deres Skibe i Søen, til Trods for, at de derved lider store Tab. Men Rederne kan paa den anden Side heller ikke være blinde for, at denne store Arbejdsløshed i allerførste Række skyldes de altfor høje danske Hyrer, der umuliggør vor Konkurrence paa Verdensmarkedet. De kan heller ikke faa sig selv til at glemme, at en meget stor Del af denne Arbejdsløshed skyldes Sømændenes ubillige Krav overfor Sejlskibsrederne — Krav, der meget let kan faa til Følge, at vor stolte og med Dygtighed ledede Sejlskibsflaade gaar sin Undergang i Møde.

## NAAR BEGYNDER LIGGEDAGENE I BONANZA ELLER SEVILLA?

I en Sag mellem Rederiet for den danske Skib »Anine« og franske Befragtere bestemte Certepartiet, at Skibet skulde gaa til San Juan de Aynal faroche (Sevilla) for at laste Svovlkis til Nantes; endvidere at Tiden for Lastning skulde beregnes fra 6 Timer efter, at Skibet var meldt rede for Lastning med fri Pratika, hvad enten det havde faaet Kajplads eller ej. Den 19. December 1920 ankom Skibet til Bonanza ved Munden af Guadalquivir, men fik ikke Tilladelse af Myndighederne til at fortsætte til Sevilla, fordi der ikke var Plads. Den 2. Januar 1921 fik Skibet Tilladelse til at fortsætte, og den 3. begyndte det Lastningen, som var fuldført den følgende Dag i Løbet af 18 Timer.

Rederiet paastod, at Liggedagene skulde begynde efter Skibets Ankomst til Bonanza, og forlangte Godtgørelse for 6 Dage og 18 Timer. Appelretten i Rennes udtaler, at det er med rette, at Tribunalet har fastslaaet, at Tiden ikke kan løbe fra Skibets Ankomst til Bonanza, hvor Skibet fik fri Pratika. Det er et fastslaaet Princip, at Liggetiden ikke drejer, førend Skibet er ankommet til den i Certepartiet fastsatte Havn. De forskellige Klausuler, som i Almindelighed indføres i Certepartiet med det Formaal at fastslaa Tiden for Liggedagenes Begyndelse f. Eks. »free of turn« eller »whether in berth or not«, kan kun anvendes, naar Skibet er ankommet til Bestemmelseshavnen. I det foreliggende Tilfælde stipulerede Certepartiet, at S/S »Anine« skulde tage sin Last i San Juan (Sevilla). Det var altsaa i denne Havn, det skulde opnaa fri Pratika, og det er Dagen efter, at denne Formalitet er i Orden, at Tiden skal dreje fra Kl. 6 om Morgen, uden at Skibet behøvede at vente paa, at det fik turn for Lastning og uden Hensyn til, om det fik Kajplads eller ej. Som Følge heraf er det ikke Tiden for Anløbet af Bonanza, som er afgørende, selv om man maa antage Skibet havde opnaaet fri Forbindelse med Land, idet nemlig for det første Sevilla er det Sted, der er nævnt i Certepartiet for Lastning, og desuden Bonanza ikke sorterer under Sevilla Havn. Det vilde kunne forholde sig anderledes, hvis det havde været bestemt i Certepartiet, at i Tilfælde, hvor Skibet ikke kunde naa den Havn, der var nævnt, skulde Liggetiden begynde at løbe paa det Sted, hvor Skibet maatte

vente, og hvor det kunde opnaa fri Forbindelse med Land. Nogen saadan Klausul findes ikke i Certepartiet.

Nordisk Skibsrederforening knytter hertil følgende Bemærkninger:

Denne Dom viser, hvor nødvendigt det er, at man, i Tilfælde hvor der er Enighed om, at Tidens Begyndelse ikke skal være afhængig af, om Skibet har faaet Kajplads, da ikke nøjes med at fastslaa dette i Certepartiet. Det er nødvendigt, at der tilføjes en Tillægsbestemmelse, som gør det ganske klart, at det selvfølgelig ikke spiller nogen Rolle med Hensyn til Liggedagenes Begyndelse, hvor Skibet maa ligge og vente paa at faa Tilladelse.

I Bonanza opnaar Skibet fri Pratika lige saa let som i Sevilla, saa den Betingelse var altsaa opfyldt allerede ved Skibets Ankomst til Bonanza, og denne Formalitet var i Orden. Derimod er det jo, naar man tager det bogstaveligt, i sin Orden, at Skibet ikke var ankommet til det Sted, der var nævnt i Certepartiet, da det laa i Bonanza. Gaar man imidlertid lidt bag om Ordene og ikke hefter sig alene ved Ordlyden, maa det dog være klart for enhver, at det ikke har været Parternes Mening at sige, at Tiden ikke skal dreje, naar Skibet maa ligge og vente i Bonanza paa turn, men derimod naar det kan ordnes saaledes, at det kan ligge og vente i Sevilla.

Hvad det kommer an paa, og hvad man har villet fastslaa ved Certepartiet, er selvfølgelig, at hvis der bliver et Ophold, enten fordi der ikke er Last parat for Skibet, eller fordi der ikke er nogen Kajplads ledig, skal det Ophold, som derved forvoldes, ikke gaa ud over Rederen, og det er fra et praktisk Synspunkt helt meningsløst at ville gøre Liggetidens Begyndelse afhængig af, om Myndighederne tillader, at Skibet kommer ind i Havnen eller ikke. Det er i denne Forbindelse fuldstændig ligegyldigt, hvor Skibet maa ligge og vente. Det, som er Kærnepunktet, er Fordelingen af Risikoen, idet Befragterne maa tage Risikoen for Tidstabet ved, at Skibet ikke kan blive ekspederet straks. Derfor bør saadanne Certepartier bestandig formuleres paa den Maade, at Tiden begynder, naar Skibet er kommet til den Plads, hvor det maa ligge og vente paa at komme ind i Havnen eller til den Plads i Havnen, hvor Lastningen skal foregaa.

### BRITISKE REDERES STILLING

Ved en Lunch for nogle Dage siden, som det amerikanske Handelskammer i London gav til Ære for Mr. John Denholm, Formanden i det britiske Chamber of Shipping, udtalte Formanden for Handelskamret, Mr. F. E. Powell, at Ansvar for Skibsfartens vanskelige Stilling laa hos de britiske Forretningsmænd. De var ikke i Besiddelse af deres Forfædres Vovemod, og der blev ikke gjort nok for at skaffe England den tabte Handel tilbage. Verden behøvede britiske Varer, men den eneste Maade, hvorpaa man kunde sikre sig Ordre, var at sende Agenter ud over hele Verden for at skaffe dem.

Mr. Denholm, der senere tog Ordet, udtalte, at Rederne fortrængedes og hæmmedes i deres Planer af Regeringskontorer hele Verden over, og ved sin Begrænsning af Indvandringen og andre Love havde de Forenede Stater gjort en Del til at hæmme britiske Rederes Virksomhed. Disse Ting havde ligeledes bidraget til at svække Fragtmarkedet, og Fragterne var nu paa samme Højde som før Krigen. Den britiske Reder var Filantrop, idet han var den eneste, der repræsenterede en Industri, som solgte sine Varer til samme Pris som før Krigen, og Taleren haabede, at Rederen vilde blive et Eksempel til Efterfølgelse for mange Købmænd og Fabrikanter. Samtidig var Redernes Ud-

gifter steget meget betydeligt. Der var blevet foreslaaet forskellige Midler til at hidføre en Bedring af Situationen. Et Forslag gik ud paa at standse Bygningen af Skibe, hvilket vilde være en meget alvorlig Ting. I Øjeblikket var Forholdet det, at der var tyve Skibe, der tilbød sig, naar der var én Ladning at transportere, og Rederne vilde kun være i Stand til at eksistere, saafremt man enedes om en Oplægningsplan eller man ophørte med at bygge Skibe, indtil Elterspørgslen efter Tonnage naaede op paa Højde med de til Raadighed værende Skibe.

### STATSSTØTTEN

#### TIL SKIBSBYGNINGEN I TYSKLAND

I Nr. 42 af *Dansk Søfarts Tidende* bragte vi nogle Meddelelser om den Støtte den tyske Regering yder Rederierne til Anskaffelse af ny Tonnage.

Som meddelt har de tyske Rederier kun brugt omtrent Halvdelen af det Beløb, Staden havde stillet til Raadighed, og dette til Trods for at Rentebetingelserne, efter hvad vi erfarer, er meget favorable. Der skal nemlig kun betales 1½ pCt. for den Tid, Bygningen varer, 4 pCt. i det første Aar efter Afleveringen, 6 pCt. i det andet og tredje Aar; dog altid 1 pCt. under den til enhver Tid gældende Rigsbankdiskonto.

# SKIBSFARTS-PROBLEMER I VORE DAGE

AF SKIBSREDER WILLIE C. K. HANSEN

(Af et Foredrag holdt i den amerikanske Klub den 6. ds.).

I en Tale, som Skibsreder *Willie C. K. Hansen* holdt i den amerikanske Klub om ovennævnte Emne, udtalte han bl. a.: De kender alle Stillingen paa Fragtmarkedet i Øjeblikket, og jeg behøver derfor ikke at opgive Dem Tal, der viser Verdenshandelens Omfang, Antallet af Skibe i Drift, Oplægninger, Driftsomkostninger, Lønninger og andre Udgifter etc. Det maa være tilstrækkeligt her at nævne, at Skibsfarten i Øjeblikket ligesom saa mange andre Industrier gennemgaar en Krise, hvis Lige man ikke tidligere har set. Ifølge en Beretning, som Lloyds Register nylig har offentliggjort, androg Verdenstonnage den 1. Juli 64,641,000 Brutto-tons, af hvilken ca. 6,500,000 Tons er lagt op. Det vil vise sig, at de bedst udstyrede i Længden vil høste den Fordel, der vil komme tidligere eller senere, da det jo vil være praktisk talt umuligt at holde Skibsfarten i fuld Gang med det trykkede Fragtmarked, der efter alt at dømme ikke kan antages at ville blive af kortere Varighed. De to fremherskende Faktorer er Tilbud og Efterspørgsel eller med andre Ord den paa Markedet værende Tonnagemængde og Omfanget af Verdenshandelen. Man kan selvfølgelig ikke op-hugge al overflødig Tonnage paa en Gang, og det er i Virkeligheden kun muligt at reducere Antallet af Skibe til Raadighed gennem den aarlige Nedgang i Tonnagen og ved stærkt at indskrænke Nybygningerne. Paa samme Maade gaar det med Verdenshandelen, der efter min Mening ikke kan stimuleres kunstigt, men maa følge den almindelige Udvikling, og det synes mig i Øjeblikket at være umuligt at afgøre, om ikke alle Vanskelighederne under og efter Krigen har disorganiseret Handels- og Industrivirksomhederne i en saadan Grad, at Vareudvekslingen mellem de forskellige Dele af Verden ikke i en overskuelig Fremtid vil kræve samme Mængde af Transportmidler som før 1914.

## Ophugningen er stigende.

Det er tilfredsstillende at se, at Ophugningen af gammel Tonnage fortsættes efter en stadig stigende Maalestok, og Bygningen af nye Skibe staar praktisk talt stille, hvilket selvfølgelig er en meget alvorlig Sag for Skibsværfterne, men i Redernes Favør, da disse to Faktorer er bestemte for Spørgsmaalet om Tilbud og Efterspørgsel under den herskende overordentlig vanskelige Fragtsituation. Lloyds Registers Beretning for det Kvartal, der endte den 30. September, viser, at denne Fremstilling er rigtig. Disse Forhold volder meget store Vanskeligheder for alle i Storbritannien, der er interesserede i Skibsbygning, og et af de største Problemer i Øjeblikket er netop Spørgsmaalet om at forhindre Overproduktion af Skibe uden samtidig fuldstændig at ødelægge Skibsbygningen som Industri og forøge Arbejdsløsheden.

Der er imidlertid et andet Spørgsmaal, der er lige saa betydningsfuldt for Skibsrederne som Ophugnings- og Nybygningsprogrammet, og det er Spørgsmaalet om Driftsomkostninger. Paa det i Sommer af The Baltic and White Sea Conference i Oslo afholdte Møde vedtog man enstemmigt en Resolution, der i Korthed gik ud paa, at man skulde organisere et internationalt Samarbejde mod alle opskruede Afgifter, og dette vil jeg særlig bede Dem lægge Mærke til, thi skønt den meget omtalte internationale Oplægning af Tonnage vilde vise sig effektiv overfor Verdens Tonnageoverskud, tror jeg personlig ikke paa Muligheden af at samle Redernes mangeartede Interesser om en Plan af saadanne Dimensioner.

## Samarbejde mellem Redere og Købmænd.

Spørgsmaalet om opskruede Afgifter og Samarbejde med Købmændene er selvfølgelig noget, der vil inter-

essere Dem som Forretningsmænd. Skibsrederne ser, at Afgifterne paany er sat op til Skade ikke blot for Skibsrederne men ogsaa for Publikum, Forbrugerne af de Varer, som vore Skibe transporterer. Ser man f. Eks. paa Spørgsmaalet om Havneafgifter, der er blevet saa stærkt diskuteret i danske Skibsfartskredse i den senere Tid, er Rederne ganske naturligt interesserede i dette Spørgsmaal, da det er dem, der skal betale, men da de ikke altid er regelmæssige Kunder i enhver Havn, har det enkelte Skib kun ringe eller ingen Indflydelse, og den Organisation, hvortil det hører, er langt borte, maaske i et fremmed Land. De lokale Myndigheder og de private Firmaer har en stærkere Stilling og kan uden at risikere øjeblikkelige Følger stille sig afvisende overfor Protester eller Anmodninger om Nedsættelser, medens det er udelukket, at en udenlandsk Organisation kan forlange Beviser for den økonomiske Nødvendighed eller lignende Argumenter, der fremsættes til Støtte for de store Afgifter. Det ligger derfor saavel i Redernes som i Købmændenes Interesse at bekæmpe de opskruede Afgifter. Det er en Selvfølge, at Købmænd er indirekte interesserede i alle Udgifter af den Art, der, skønt de betales af Rederne, virker tilbage paa Handelen og tidligere eller senere delvis maa bæres af Forbrugerne. Købmænd er ofte i Stand til at lade Forbrugerne betale en Afgift, som de bliver stillet overfor, og det er derfor givet, at det er Viljen og ikke Midler, det skorter paa, naar Forhøjelser ikke bekæmpes med tilstrækkelig Energi. Der kan nævnes en Mængde Eksempler paa gode Resultater, opnaaede i Samarbejde med Købmænds-Organisationerne, og naar man søger efter Midler mod Tendensen til stigende Afgifter, ser man naturligt hen til Købmændene om Støtte i fælles Interesse.

## Provinshavne-Afgifterne i Danmark.

Spørgsmaalet om opskruede Afgifter blev før berørt, og ikke alene her i Landet, men i alle Lande, der driver Skibsfart, har dette Spørgsmaal, d. v. s. Afgifterne i de danske Provinshavne, været Dagens Problem.

I England var man i 1923-24 meget lydhør overfor Kritik, der af udenlandske Redere rejstes mod visse Forhold i en Række britiske Havne. The Chamber of Shipping nedsatte Udvalg til at undersøge Forholdene i alle de vigtigste Havne. Det viste sig, at den rejste Kritik var særdeles vel begrundet, og paa Basis heraf rettede The Chamber of Shipping Hestillinger til de paagældende Havnemyndigheder, der derefter indførte de ønskede Ændringer. I Frankrig vises en lignende Imødekommenhed, og i Rotterdam, Antwerpen, Kieler-Kanalen og Hamburg møder man den samme forstaaende Optræden. Det er derfor ganske ufatteligt, at Spørgsmaalet om Havnetaksterne i Danmark ikke er blevet ordnet saaledes, at Taksterne bedre svarer til de nuværende Forhold. Taksterne i danske Provinshavne for ind- og udgaende Skibe er højere end de Afgifter, der betales i de Lande, der omgiver Danmark, og da Redere og Købmænd for ikke længe siden mødte til Forhandling i Trafikministeriet angaaende dette Spørgsmaal, blev der ikke taget noget som helst Hensyn til deres Ønsker, tværtimod ventes det, at Taksterne vil forblive som de er i endnu en Periode paa 5 Aar. Dete behøver ingen Kommentar. En Forretningsmand, der vilde bære sig ad paa samme Maade, vilde hurtigt være færdig med at gøre Forretning, og denne meningsløse Holdning fra de danske Myndigheders Side har vakt den stærkeste Beklagelse og Kritik ikke alene i Danmark, men



## SKIBSFARTENS UDGIFTER I UDLANDET

I 1924 blev der af norske Skibe i udenrigs Fart tjent Brutto ca. 542.6 Mill. Kr., hvoraf Turfragt 404.1 Mill. Kr. og Maanedsfragt 138.5 Mill. Kr. For at konstatere den Betydning, som Skibsfarten har for Betalingsbalancen overfor Udlandet, maa man kende Udgifterne i Udlandet. Efter Konference med Norges Rederforbund blev der udsendt Skemaer til Rederne med Anmodning om at opgive de Udgifter, som betales i Udlandet for hvert Skib i udenrigs Fart.

Der indkom Opgivelser for i alt ca. 770 Skibe med en samlet Bruttofragt af 418 Mill. Kr., hvilket repræsenterer ca. 77 pCt. af den hele Bruttofragt. En Del af Opgivelserne var dog mindre fuldstændige, eller endog helt summarisk udfyldt.

Paa Grundlag af de fuldstændige Opgivelser har Statistisk Centralbureau beregnet den Procent, som de udenlandske Udgifter udgjorde af Bruttofragten for: 1) Damp-, Motor- og Sejlskibe, 2) Tur- og Maanedsfragt og 3) Fart helt eller hovedsagelig mellem Norge og Udlandet, og Fart helt eller hovedsagelig udenfor Norge.

### Udenlandske Udgifter i Procent af Bruttofragten.

	Turfragt		Maanedsfragt	
	Fart mellem Norge og Udlandet	Helt udenrigs Fart	Fart mellem Norge og Udlandet	Helt udenrigs Fart
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Dampskib .....	43.9	70.9	15.2	41.3
Motorskib .....	37.2	64.7	13.2	33.9
Sejlskib .....	39.4	66.1	—	—

Udgiftsprocenterne er, som man ser, langt større for Turfragt end for Maanedsfragt. Videre er Procenterne meget højere for helt udenrigs Fart end for Fart paa Norge. I sidstnævnte Tilfælde betales en

større Del af Udgifterne i Norge. Dampskibene har større Udgifter i Udlandet end Motorskibe og Sejlskibe.

Disse Procenter har man ogsaa anvendt paa den Del af Bruttofragten, for hvilken Udgifter i Udlandet helt mangler. Hvad de ufuldstændige Opgivelser angaar har man benyttet de Udgiftsbeløb, som er anført.

Man kommer iflg. N. H. & S. T. til det Resultat, at den norske Skibsfarts Driftsudgifter betalt i Udlandet i 1924 udgjorde ca. 294 Mill. Kr. eller 54.2 pCt. af den optjente Bruttofragt. Indtægten for Landet af Skibsfarten bliver altsaa ca. 249 Mill. Kr. Lægger man hertil Hyrebeløb, som blev sendt hjem gennem den norske Sømandsmission, 3.8 Mill. Kr., og Handelsdepartementets Søfartsafdeling, 1.5 Mill. Kr., kommer man op i ca. 255 Mill. Kr.

Hvorvidt den Procent, man er kommet til, ogsaa vil have Gyldighed for Aarene fremefter, kan man for Tiden ikke vide. Der er Momenter, som peger i Retning af, at Procenten vil svinge med Fragtmarkedet, og man agter derfor ved Hjælp af repræsentative Opgivelser at faa Procenten revideret fra Aar til Aar.

Man har paa Grundlag af de indkomne fuldstændige Opgivelser beregnet, at der af den samlede Bruttofragt paa 542.6 Mill. Kr. af Rederne blev betalt i Udlandet: a) 109 Mill. Kr. eller 20.1 pCt. til Kul, Proviant o. l., b) 102 Mill. Kr. eller 18.8 pCt. til Havne-, Laste- og Losseudgifter, c) 35 Mill. Kr. eller 6.5 pCt. til Hyrer, d) 18 Mill. Kr. eller 3.2 pCt. Kommissioner til udenlandske Mellemmænd, e) 20 Mill. Kr. eller 3.8 pCt. til Reparations- og Klassifikationsudgifter, f) 10 Mill. Kr. eller 1.8 pCt. til øvrige Udgifter i Udlandet. Tilsammen 294 Mill. Kr. eller 54.2 pCt.

## TRÆLASTBEFRAGTNINGER FRA ØSTERSØEN TIL U. K.

Norges Rederforbunds Fragtudvalg udtaler: Redere, som i disse Dage underhandler om Trælastbefragtninger fra Østersøen til Humberdistriktet, har meddelt, at Befragterne insisterer paa »Delivery Clause«, eller med andre Ord, at de to sidste Afsnit i Scanfin-Certepartiets (1924) Prg. 13 sløjfes. Fra Mæglerens Side hævdes det samtidig, at der er effektueret Fragtslutninger paa saadan Basis. Hvorvidt dette er rigtigt, har der ikke været Lejlighed til at undersøge, men hvorom alt er, maa det paa det stærkeste beklages, om nogen Reder gaar hen og bryder sin Forpligtelse til for Trælasttransporten fra Østersøen til U.K. kun at slutte paa Scanfin Charter 1924

(med eventuelle Modifikationer af Konnossementklausulen (Prg. 10) og »Fire Clause«). Vi slutter os helt ud til følgende Udtalelse i et Brev fra en Reder om denne Sag:

»Det er meningsløst at gaa med til at stryge denne Klausul, som er en af de vigtigste Forbedringer, man fik igennem ved sidste Revision. Hvad nytter det at oparbejde et nogenlunde Certeparti, naar Rederne selv ødelægger det, som er oparbejdet. Jeg ved ikke, om der er flere Skibe, som i denne Sæson er gaaet med til denne Betingelse, men være delagtig i at forværre Betingelserne nu i Slutningen af Sæsonen vil jeg ikke, og den eneste Undskyldning for den Reder, som nu er gaaet ind paa dette, maa være, at denne ikke har været opmærksom paa de Konsekvenser, det medfører.«

ogsaa i Udlandet, og i langt højere Grad, end vore vise Myndigheder nogensinde har drømt om

Det internationale Handelskammer i Paris følger med den største Interesse alle Spørgsmaal af Betydning for Købmænd, og dets nuværende Præsident, Dr. *Walter Leaf*, vil utvivlsomt overveje et nærmere Samarbejde mellem Købmændene og Rederne, saa meget mere, som Sir *Alan Anderson*, en af de mest fremragende Skikkelser indenfor britisk Skibsfart, staar ved hans Side som Formand for det britiske Handelskammer. Disse to prominente Personer, støttede af lige saa fremragende Handelsautoriteter fra alle Dele af Verden, vil utvivlsomt være klare over Nødvendigheden af et nøje Samarbejde paa alle Punkter mellem Redere og Købmænd.

En anden betydningsfuld Post paa Omkostningskontoen er Lønningerne, og her er de danske Redere ved de mellem dem og Sømandsorganisationerne indgaaede Overenskomster blevet stillet saaledes, at Lønningerne herhjemme ligger betydeligt over adskillige andre Landes.

## RØGNING AF SKIB I MONTREAL

Nordisk Skibsrederforenings Agent i Montreal, Hr. *A. Willard Ivers*, af Firmaet *J. F. Whitney & Co.*, meddeler:

Vi kan meddele, at alle Dampskibe, der kommer her til Havnen, maa underkastes Røgning, naar de ikke er blevet røget senest 6 Maaneder inden den Dag, de ankommer her, eller naar de kommer fra Havne, som Myndighederne anser for smittede. I 2 Tilfælde har vi haft Ophold af den Grund, eftersom Myndighederne kun vil røge én Damper pr. Dag, og de andre maa vente paa Tørn. Dette vil i alvorlig Grad være til Ulempe for Redere, som mulig risikerer at miste et Certeparti, fordi Skibet ikke kan naa Cancelleringsdagen. I Sager af denne Art sætter vi os i Forbindelse med Chefen for Karantænetjenesten i Ottawa, og i et Tilfælde var vi i Stand til at bevæge Myndighederne til at give Afkald paa Røgning, men det var ikke noget Præcedens. Vi mener derfor, De bør gøre Deres Medlemmer bekendt med dette.

## SAMMENLIGNING MELLE DRIFTEN AF ET MOTORSKIB OG ET DAMPSKIB

For kort Tid siden har der fundet en interessant Sammenligning Sted af Resultatet af Driften af et Motorskib og et Dampskib. Skibene var, naar bortses fra Maskinen, Søsterskibe, og Rejsen, som de to Skibe foretog samtidig, gik fra den amerikanske Stillehavs-kyst til Østen.

De to Skibe, Motorskibet »Isle de Java« og Damperen »Oakwood«, afsejlede efter hvad *The Motorship* meddeler omtrent samtidig fra Stillehavskysten ad samme Rute og anløb Honolulu og Singapore. Motor-

skibet havde en Ladning paa ca. 3,990 Tons inde, medens Damperens Ladning var paa 3,600 Tons. Motorskibets Ecsætning var paa 25 Mand, Damperens paa 39, den maanedlige Lønningskonto for de to Skibe var henholdsvis £513 og £790. For Brændsel og Forsyninger betaltes i Honolulu £520 af Motorskibet og £2,800 af Damperen, og Forskellen i de to Skibes Hastighed fremgaar af det Faktum, at »Isle de Java« i Singapore var 3 Uger forud for Damperen.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

*København, den 10. November 1925.*

For ikke ret længe siden var Kulraten fra Wales til La Plata nede i 14/-, 14/6d. for Novbr. Lastning, og det var ventet, at disse Laster ikke vilde stige — i hvert Fald ikke, saa længe det hjemgaaende Marked var fast ogsaa for den nye Høst. Som saa ofte før, naar Talen er om La Plata, er Beregningerne slaaet fejl, og ikke alene er Kulraterne fastere omkring 16/-; men for prompte Baade i La Plata betales op til 19/6d. og 21/-, 21/6d. for Febr./Marts. I Betragtning af, at saa godt som alle de andre oversøiske Markeder er mere eller mindre elendige, maa La Plata siges at være over Forventning og specielt for prompt. En Del Baade er sluttet til ca. 36/- for Rundrejsen; men der er ingen Grund til at slutte »ahead« for Febr./Marts til de Rater, som opnaas i Dag. Det er nok det behageligste, og man ved, hvad man har, men noget Plus for Skibsfarten er det ikke.

Foruden La Plata viser de udgaaende Kulmarkeder en betydelig Aktivitet, og især er der en stor Efter-spørgsel efter Tonnage for Kul/Koks til U.S.A. til ca. 8/6d., 9/- Kul; 10/-, 10/6d. Koks. Alle disse Baade, som nu tager Last over til Rater, som i bedste Fald dækker Udgifterne, skal til sin Tid finde en Returlast, og det er tvivlsomt, om de nuværende — i Forvejen elendige Rater — kan opretholdes. Cuba vil i Aar kræve en Masse Tonnage; men Cuba alene kan ikke holde Markedet oppe, og det er givet, at Befragterne vil benytte enhver Chance til at trykke Raterne. Montreal kan endnu anvende prompte Baade til uforandrede og lidt tilfredsstillende Rater. Nordstaterne har betalt 21 Cents for en lille Baad til 3 svenske/danske Havne, og i Betragtning af Forholdene er dette en god Rate.

De meget optimistiske Meddelelser fra Rusland om Landets Overskud af Korn og Kager har som frygtet ikke holdt Stik. En Følge heraf er, at Kulraterne til Middelhavet er gaaet op — en Kendsgerning, som i og for sig kun burde glæde; men Middelhavet er i Forvejen et fattigt Marked, og Donau lukker antagelig ultimo Decbr., saa der er ikke meget at vælge imellem.

### TRÆLASTMARKEDET

Vejrreporterne er meget varierende, dog er der vist ingen Tvivl om, at der gøres Regning paa forholdsvis tidlig Lukning, og da der er megen Last, som helst skal ud i Aar, faar prompte Baade en Chance til at tjene lidt Penge endnu i Aar, og »better late than never.«

Ugens Afslutninger er talrige og Raterne lidt højere; men Sammensætningerne er mindre fordelagtige. Der er blandt andet sluttet:

725 Borgå & Lappvik/London, 47/6d.; 500 Wiborg/Grangemouth, 42/6d.; 400 Raumo/Boston, 50/-; 520 Raumo/Hull, 52/6d.; 620 Kotka/Grimby, 51/-; 700 Kotka/Antwerpen, 36/-; 650 Härnösand/Ostende, 39/-; 285 Kaskö/London, 55/-; 250 Gamleby/Falmouth, 54/-; 380 Kotka/Paimboeuf, 54/-.

Wiborg/Alexandria betaler ca. 60/- paa net terms,

og fra Leningrad udbydes dbb/pulpwood/props og blandede Laster til forskellige Destinationer; Danzig/New York 62/6d. for 15/2,000 Stds.

### KUL, KOKS ETC.

Sverige & Norge betaler bedre end Danmark, og de danske Befragtere vil hellere se Tiden an end betale højere Rater, og foreløbig slutes kun det højst nødvendige. Kulraterne er gennemgaaende ca. 5/9d., 6/- for 3,000 T.; 6/3d., 6/6d. for 2,200 T. For 500 Tonner Forth/Frederikshavn bydes 8/6d. London Koks kan ikke komme over 8/9d., 9/-, og fra Mersey antydes stadig 8/6d., 8/9d. Wales/København-Helsingør har betalt 6/9d. for 1,800 T. Wales/Landskrona 3,500 Tonner sluttet til 8/1½d. Coasting er rolig med 3/9d., 4/- Hamburg; 3/9d. Rotterdam; 3/- Antwerpen. Bunkers er faste, omkring 16/- Østkysten, 16/- til 19/- Vestkysten.

### MIDDELHAVET ETC.

Italien tager mange Baade, saavel fra U.K. som fra Rotterdam, og Raterne er faste, men ikke over 9/-, 9/9d. Basis Genoa Range. Wales/Genoa har i et enkelt Tilfælde betalt 10/7½d. for 3,000 Tonner. Til Alexandria er betalt 12/-, og der er Mangel paa prompte Baade, som i Forbindelse med Konkurrencen for Baade til U.S.A. nok burde sætte Fragterne op. Wales/Øerne er gjort til 10/- og 10/6d. Wales/Martinique har betalt 11/3d., og til Havana faas 10/6d., maaske 11/-.

De hjemgaaende Middelhavsordrer afviger ikke stort fra de sidste Noteringer. Oliekager Marseille/Danmark/Sverige indikerer ca. 18/- een Havn; Frugt Spanien/U.K. ca. 24/-, 25/- pr. 100 Kbf., og Jordnødder fra Saloum River uforandret ca. 26/- U.K., 27/- Marseille; Huelva/U.S.A. 11/- og Poti Doll. 3.90. Alexandria/Hamburg-Harburg 10/-, Hull 9/6d., London 10/6d. Danube/U.K.-Cont. ca. 17/-, 17/6d. med 1/6d. extra 1 skandinavisk Havn. Novorossisk/Leningrad 15/6d. f.i.o., Cement.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Som nævnt gøres der ualmindelig meget i Kul og Koks til U.S.A. til Rater omkring 8/6d., 9/- og 10/-, 10/6d., og desuden er Kul Wales/Montreal i 11/-, 12/-; men det bliver nok vanskeligt at faa mere Tonnage den Vej i Aar.

Montreal/U.K. 3/6d. pr. quarter prompt; Range/U.K. 3/-, Vestitalien 16 Cents, Continent 13 Cents, og 21 Cents 3 svenske/danske. Kul Range/La Plata er værd Doll 4.00, og Santos er sluttet til Doll. 4.10. Cuba/U.K.-Cont. 17/6d., 18/-, Novbr./Decbr., 7-8,000 Tonner. New York/River Plate, 3 Lossehavne, byder Doll. 4.00 net charter; New York/2 Sortehavshavne 10 Cents pr. Kbf. net charter/ 1-2 Gulfen/1-2 Tyskland Doll. 4.00; Oliekager Gulfen/Danmark Doll. 6.35 3 Lossehavne, 1/15. Decbr. Der gøres næsten intet fra W.C.N.A. til Europa, hvorimod Japan-Australien er store Aftagere af Korn og Lumber.

### SYDAMERIKA

Kulraterne for prompt Tonnage Wales/La Plata ligger omkring 16/-, og tenderer højere — til Trods

## TRAFIKKEN GENNEM KÖNIGSBURG KANALEN

Königsberg Søkanal, der er en af de vigtigste kunstige Vandveje i Verden, gaar gennem Frisches Haff paa en Strækning af 33 km og forbinder Königsberg Havn med Østersøen. Kanalen har, saalænge den har eksisteret, bevist sin Betydning for Handelsforbindelsen med Königsbergs Opland, Rusland og Randstaterne. De stadig voksende Krav fra Skibsfartens Side bevirker dog, at den oprindelige Dybde af 6,5 m ikke længere anses for tilstrækkelig, og Myndighederne har derfor bestemt, at Kanalen skal uddybes til 8 m, og at Kanalen tillige skal gøres bredere. Arbejdet med disse Forbedringer er allerede i nogen Tid blevet drevet med stor Energi, men der vil dog gaa nogle Aar, før det er fuldført.

Kanalen vil ligeledes blive forsynet med moderne Fyr, saaledes at det bliver muligt at besejle Kanalen ogsaa om Natten. Da det imidlertid vil vare nogle Aar, før disse Fyr kan træde i Virksomhed, har Havne-

myndighederne i Königsberg for at imødekomme Skibsfartens Interesser paabudt en provisorisk Belysning ved Lyskastere. Til Raadighed for dette Formaal haves et Antal kraftige transportable Lyskastere, der sammen med en Motor kan anbringes paa Bakken af et Skib. Lejeafgiften af en saadan Lyskaster andrager 60 Rm. inklusive Transport til Skibet samt Personale til Betjening. En Mængde Skibe har allerede benyttet sig af denne Ordning og er ved Hjælp af Lyskasterne blevet lodset gennem Kanalen om Natten. I Vinter-tiden med de korte Dage er denne Ordning af særlig stor Betydning, da udgaaende Skibe tidligere har maattet afgaa fra Königsberg ved 2-3 Tiden om Eftermiddagen for at naa gennem Kanalen inden Mørkets Frembrud. Ved Anvendelse af Lyskasterne kan man opnaa en Tidsbesparelse paa indtil 12 Timer, og Ordningen hilses derfor iflg. G. H. & S. T. med stor Tilfredshed af alle, der anløber Königsberg Havn.

## STILLADSER FOR LOSNING AF TRÆLAST I BELGIEN OG WINCHMÆND FRA LAND

Inden enkelte belgiske Havne losses Trælast til Kaj, hvis Profil er skraa, saaledes at Skibets Dæk ligger et Stykke fra Kajen, selv naar Skibet ligger helt indtil Kajen under Vandet. Man maa derfor bygge Stilladser for Losning af Trælasten.

Der foreligger en ældre Dom, som fastslaar, at naar Skibet skal levere Lasten »alongside«, maa det ogsaa bekoste disse Stilladser. Dette anses nu for at være sikker Coutume, i hvert Fald i Antwerpen og Ghent. Imidlertid fik Nordisk Skibsrederforening en Sag til Behandling for et Skib, som var blevet debiteret med Omkostninger til saadanne Stilladser i et Tilfælde, hvor Stilladserne var blevet nødvendige, ikke fordi Kajen var skraa, men fordi det var saa grundt ved Kajen, at Skibet maatte fortøje et Stykke fra.

Ifølge Certepartiet skulde Skibet med sin Last »proceed to Ghent dock or so near thereunto as she may safely get and deliver the same always afloat.«

Videre havde Certepartiet følgende Bestemmelse:

»The cargo to be brought to and taken from alongside the ship free of risk and expenses to the ship where she can lie always afloat and safe.«

Vi mente, at man i dette Tilfælde maatte kunne forlange, at Modtagerne betalte Omkostningerne til Stilladser, og vor belgiske Advokat var enig med os i dette. Sagen blev derfor bragt ind for Tribunallet i Ghent, idet Stævning blev udtaget mod Mæglerne, som havde udbetalt Beløbet.

Denne Domstol kom imidlertid til det Resultat, at

Rederiet ifølge Sædvane skulde betale disse Omkostninger.

Da Sagen angik et ringe Beløb, var der ikke Anledning til at appellere Dommen.

Dommen har ingen anden Motivering af Resultatet end en Henviisning til Sædvanen. Vi har forsøgt at faa nærmere Oplysninger om, hvilket Ræsonnement, der ligger til Grund for Dommen, men det er ikke lykkedes.

Rederiet blev ogsaa debiteret med Omkostninger til winchmænd fra Land, fordi Lossefolkene ikke vilde udføre Lossearbejdet, dersom Skibets Folk betjente winchene.

Certepartiet havde en almindelig Strejkeklausul samt følgende Bestemmelse: »captain to employ brokers' stevedore at port of discharge on usual terms, that is to say: 10 frc. plus 5 per cent. insurance, steamer supplying steam, winches and necessary men and fuel to work same.«

Under Processen forlangte Rederiet sig fritaget for at betale Omkostningerne til winchmænd. Dette gav Retten Rederiet Medhold i med følgende Motivering:

Det er ikke bestridt, at Sagsøgerne har stillet til Modtagernes Disposition winche og Besætningen paa deres Skib; det kan da ikke spille nogen Rolle, at Modtagernes Formænd uden gyldig Grund har nægtet at arbejde sammen med Skibets Folk og derved gjort det umuligt at benytte disse.«

for, at det hjemgaaende Marked er opadgaaende baade for prompt og senere Lastning. Antwerpen søger en Del Baade for Stykgods til 20/- Buenos Aires-Rosario, 22/6d. Santos.

Af de sidste Befragtninger fra La Plata kan nævnes:

7,200 not above/Avonmouth, 17/6d., prompt; 5,500 not above/U.K.-Cont., G./H. 18/6d., prompt; 5,500 not above/U.K.-Cont., G./H. 21/-, 15/1-15/2; 5,200 not above/U.K.-Cont., G./H., 21/6d., 15/2-15/3; 4,500 Buenos Aires/U.K.-B./H., 18/-, 1/20. Decbr.

### ØSTEN

er uden Interesse, og der ventes stadig paa Australien. De sydafrikanske Laster er en Smule bedre, 24/- for Novbr./Decbr., og Mauritius har igen taget et Par store Baade for Sukker til U.K./Cont. 23/- een, 24/- to Lossehavne, og Queensland p.p. U.K. 43/9d., Decbr.

### TIME CHARTER

I Vestindisk Fart er betalt Doll. 1.70 for 3,000 Tonner, en Rundrejse, og Doll. 1.00 5,600 Tonner.

### LOSNINGSSOMKOSTNINGER I LONDONDERRY

En norsk Reder meddeler, at han har maattet betale 400 Pd. Sterl. i Afgift for Losning af 2,065 Tons Fosfat ved Lisahelly-Kajen i Londonderry i Irland. Af det nævnte Beløb androg de direkte Losningsudgifter 258 Pd. Sterl. En Undersøgelse af, hvorvidt den høje Mæglerkurtage kunde anses for berettiget, har givet til Resultat, at man maa være forberedt paa høje Afgifter, saafremt Skibet er bundet til Modtagernes Agenter. Staar det derimod Rederiet frit selv at vælge Mægler og Stuver, skal der være Mulighed for at faa Priserne noget ned ved at forlange Tilbud paa Losningen. I denne Forbindelse kan det nævnes, at den ovennævnte Last var indtaget i Bona, hvor de samlede Udgifter androg lidt over 180 Pd. Sterl. Til Indtagningen af Lasten medgik der 2 Dage, medens Losningen krævede 7 Dage.



## STORMAGTERNES KAMP OM OLIE

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den store Strid om Mosul viste med al Tydelighed, at Olieproblemet nu er et af de Spørgsmaal, som er kommet i første Række i Stormagtspolitikken, og det er derfor let forstaaeligt, at ikke blot de professionelle Statsmænd som *Baldwin*, *Stresemann* og *Caillaux*, men ogsaa en hel Del politisk-økonomiske Forfattere har kastet sig over det. Tale bliver holdt paa Tale og Værk følger efter Værk. Alt tyder paa, at den Aktualitet, som Olien fik allerede før Krigen, vil vare ved, mest fordi den kostbare Vædske faar stedse større Betydning for Skibsfarten, og de Egne, der er rige paa Oliekilder, vil vedblive at være Brændpunktet i den moderne Politik.

Før Krigen var det Tyskland og Storbritannien, som førte den mest maalbevidste Oliepolitik, og de to konkurrerende Sømagter gjorde alt for at krydse hinanden. Tyskland kilede sig ind i Rumænien, Galizien og Tyrkiet, og da Bagdadbanen i 1903 gik over ved Koncession til Deutsche Bank, traadte samme Bank i nærmere Forbindelse med Rumæniens Olieindustri, som »man efter Rigsregeringens Ønske vilde støtte finansielt«. Særlig Rigskansler Fyrst *von Bülow* viste meget politisk Initiativ, og i 1910 var henvend 38 pCt. af den rumænske Olieindustri under tysk Indflydelse. Men ikke nok hermed; for at komme England i Forkøbet gjorde man i 1912 Galizien til en økonomisk Interessesfære, og ved Verdenskrigens Udbrud var saa godt som hele dette Lands Olieindustri afhængig af Tyskland. Dog, af større Værdi var den tyske Politik i Tyrkiet, hvor Bagdadbanekoncessionen gav Tyskerne Brugsretten over de Kilder, der laa ved Banen. De blev udnyttet med Held; Deutsche Bank forhandlede dog om en lignende Koncession i Persien — men mødte effektiv engelsk Modstand. Storbritannien besluttede at foretage en Modoffensiv, og paa Initiativ af den engelske Regering grundlagdes Anglo-Persian Oil Co. i 1909. Dets Opgave var at eksploitere Olietilførslen i Sydpersien. Forsøget lykkedes, for en stor Del fordi man i den engelske Skibsfart førte en til Tider voldsom Kampagne for den »nationale Olie«, og man vilde skabe sig en lige saa fast oliepolitisk Stilling i Mesopotamien. Her mødte man imidlertid den tyske Modstand; det saa en Tid noget farligt ud, indtil det lykkedes den engelsk-tyske Bankier, Sir *Ernest Cassel* at udjævne Modsætningerne. Under lige Medvirken af Deutsche Bank og det britisk-hollandske Oliekonsortium Koninklijke-Shell dannedes Tyrkisk Petroleum Co. Men England vilde videre; det krævede Magten i Mesopotamien, og da den britiske Regering i 1914 blev den største Aktieejer i Anglo-Persian, tiltvang man sig en Opgørelse med Tyskland; efter denne blev Anglo-Persian største Aktieejer i Turkish Petroleum Co. England stod saaledes med eet meget stærkt. Kun en Maaned senere udbrød Verdenskrigen. Modsætningen mellem Tysklands og Ruslands Politik i Tyrkiet kom saaledes til Udbrud samtidig med at Tyskland tog det store Livtag med Storbritannien.

Krigens Udbrud stillede de allerstørste Krav til Oliemarkedet. De kæmpende Staters Flaader kunde ikke faa store Forsyninger nok, for alle Eventualiteters Skyld, og Handelsflaaderne i de neutrale Lande var ogsaa meget effektive Efterspørgere. Et Livsspørgsmaal var det især for England, at det havde sikker Adgang til Kilderne. Men da Verdensbranden først var brudt ud, viste det sig meget snart, at Storbritannien trods sit Verdensvælde kun havde ganske suveræne Oliekilder af virkelig Betydning i Britisk Indien og i Nederlandsk Indien, hvor man jo havde Raaderet over Koninklijke-Shell Koncernen. Alle de andre Olieomraader var inficeret enten af fjendtlig Kapital eller umulige at komme til paa Grund af deres for nære Beliggenhed ved fjendtlige Interessesfærer. Man tog

derfor paany fat paa »Mesopotamier og Perserpolitikken med det Maal for Øje at vinde Olie, vor Tids Kul«, som *Chamberlain* sagde. Man havde Held med sig, fordi Anglo-Persian støttede saa stærkt, og den Politik man siden 1912 havde ført i Amerika, Mexico og Rusland ved Hjælp af Koninklijke-Skibe, blev mere effektiv. Resultatet var da ogsaa, at da Revolutionen i Rusland udbrød, ejede Storbritannien mere end 47 pCt. af den russiske Olieindustri.

Englands intense og ægte britisk-maalbevidste Oliepolitik blev udvidet efter Verdenskrigens Slutning, og saa godt som alle Ønsker blev opfyldt. Da man i 1920 skulde gøre Krigsbyttet op med Frankrig i San Remo, vandt det engelske Diplomati en meget stor Sejrr. En af Grundene dertil var den, at man tog det praktiske Livs Mænd med til Forhandlingerne. De saa praktisk paa Tingene, og da man kom til Olieproblemerne, lod man de førende Repræsentanter for Søfarten udtale sig. Alle som een pointerede de, at Olien nu spillede en dominerende Rolle. Aftalen blev, at de to Landes Regeringer i Fællesskab skulde hjælpe deres Statsborgere at skaffe Olie. Dette gik Frankrig ind paa, og var derved bundet til Storbritannien i oliepolitisk Henseende.

Forhandlingerne i San Remo blev ganske naturligt fulgt med den største Spænding og Ængstelse i Amerika, hvor man i 1920 var klar over, at den største Del af de amerikanske Oliekilder var ved at tørre ud. Ængstelsen bredte sig til de politiske Kredse, og i Efteraaret 1920 forlangte Senatet, at Unionsregeringen skulde meddele, hvad den vilde gøre overfor de Magter, der udelukkede Amerika fra de store Oliekilder. Den ønskede Redegørelse kom Aaret efter, og er i sin Konklusion ens med en Artikel i *Times*, der talte næsten haanligt om Central- og Sydamerikas Oliekilder, som for to Trediedele Vedkommende var paa engelske Hænder. Dette var Sandheden, og den amerikanske Modoffensiv lod sig derfor let forklare. Da Standard Oil Co. søgte Koncession paa Olie-distrikterne ved Djambi og Sumatra, understøttedes denne Ansøgning af al Magt af Regeringen i Washington, og da Koncessionen alligevel gik over til Koninklijke-Shell, var der stærkt truende diplomatiske Forviklinger mellem U.S.A. og Holland. Bedre gik det Amerika i Persien, fordi dette ønskede en Modvægt imod den stadig voksende engelske Indflydelse paa den ene Side og sovjet-russiske paa den anden. Resultatet blev, at Koncessionen paa Oliekilderne i Nordpersien i 1921 preliminært blev bevilget Standard Oil. Den britiske og amerikanske Expansion tørnede saaledes sammen her, og Anglo-Persian paaberaabte sig sin Ret til de nordpersiske Kilder, som Selskabet havde erhvervet af den tidligere Koncessionshaver. Der var et Utal af handelsdiplomatiske Forhandlinger, som dog for Amerika kun førte til det negative Resultat, at Standard Oils nordpersiske Koncession ikke blev stadfæstet.

Dette amerikanske Nederlag vakte stor Opmærksomhed og kunde bl. a. aflæses i Børsernes Oliekurser, men snart kom der et andet og vigtigere Spørgsmaal i Forgrunden. Under Paaberaabelsen af den Omstændighed, at U.S.A. ikke havde været i Krig med Tyrkiet, havde den amerikanske Admiral *Chester* begyndt at underhandle om en Jernbanekoncession dér; han fik den bevilget og stadfæstet af Nationalforsamlingen i Angora i 1923. Chesterkoncessionen drejede sig om Anlæggelsen af en Del Jernbanelinier i Anatolien og det nordlige Mesopotamien, og den fik Ret til at udnytte alle de Kilder, der laa ved Banelinien. Han kom derved i Konflikt med Turkish Petroleum Co., som mente at have Koncession i det nordlige Mesopotamien. Det kom til en bitter Strid; England krævede, at Mosul-

## ESBJERG

### Dybdere 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 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 Bugseretov.

### 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. m<sup>3</sup>.

### Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for 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 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-Havnepor** langs Kajerne.

## HORSSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

### Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

### Lodstvang.

**Bugsering** foregaar let og efter billige Takster.

**Ballastafgift til Havnen:** 4 Øre pr. Ton.

**Vand:** 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

### Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Kølhalingsplads haves. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Paghuse 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 Lærsons 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 Tegholm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-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 Skibsfornødheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 15%. Modereret Afgift for Rutebartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsfornødheder, 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 lodes, 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 besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, 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

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 proviantrende 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. m<sup>3</sup>. **Vand:** i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **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 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. m<sup>3</sup> + 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 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. m<sup>3</sup>. Slangeafgift Kr. 5,00.

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

**Elektrisk Løsebelysning. Store Oplagsplads.**  
**Tankanlæg**

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Kølhaling.

## FRUGTEKSPORTEN FRA SPANIEN

(Fra en særlig Korrespondent).

Efter at der i Sommer var kommet Liv i Forretningen med spanske Konserver og Citroner, havde de regelmæssigt anløbende Linjedampere fuldt op at gøre og opnaaede Fragter paa 27/6, 30/- pr. 100 Kbfd.

Da Tyskland opsagde den spansk-tyske Handels-traktat til den 16. Oktober, kom der rigtig Fart i Eksporten af spanske Produkter til Tyskland, saaledes at der endog en Tid var Mangel paa disponibel Tonnage. Et stort Antal Skibsladninger af Vin, Druer og andre Produkter naaede dog rettidig til Tyskland.

Da ligeledes det belgiske Marked samtidig blev rigeligt forsynet med spanske Produkter, idet dets Handelstraktat med Spanien var bleven opsagt til 31. Oktober, er fra 1. November i Hovedsagen, hvad angaar Eksporten af Frugt ad Søvejen, foreløbig kun det engelske Marked tilbage.

Frugteksportørerne er derfor blevne enige om ikke at afskibe Appelsiner før 10. November, for at der ikke skal komme for grøn Frugt paa det engelske

Marked og paa Forhaand ødelægge Priserne. Paa den anden Side ophører første Del af Frugtsaisonen som bekendt den 5. December (cancelling date), hvorefter den sidste Halvdel af Saisonen begynder i Slutningen af December og varer til Slutningen af Maj.

Som Følge af Uvisheden med Hensyn til Afslutningen af en Handelstraktat mellem Spanien og Tyskland er saavel Eksportører som Befragtere meget reserverede, idet uhyre Mængder af Frugt maa kastes paa det engelske Marked, saafremt Traktaten ikke kommer i Stand, og dette vil medføre lavere Salgspriser, hvilket selvfølgelig vil virke tilbage paa Fragtraterne. Der er derfor kun Efterspørgsel efter Dampere, der kan laste mellem den 10. November og 5. December, og passende Dampere opnaar ovennævnte Rater. Dampere, der laster 60/90,000 Kubikfod, er særligt efterspurgt.

Hvad Ertsfragterne angaar, er Situationen uforandret og Fragtraterne stadig utilfredsstillende.

omraadet, der jo er det samme som det nordlige Mesopotamien, skulde adskilles fra Tyrkiet og indlemmes i Irak, som staar under britisk Mandat. Da det var umuligt at komme til Enighed, væsentligst fordi Amerika og England hele Tiden krydsede hinanden diplomatisk, blev hele Spørgsmaalet ifølge Aftalen i Lausanne lagt hen til Nationernes Forbund. Der vil det blive afgjort. Men naar? Det kan sikkert vare længe, og alt imedens trækkes der i talrige Traade. Følger man med i den mere interne Politik, faar man Indtrykket af, at begge Parter vægrer sig ved at give op.

Ogsaa i Rusland staar Amerika og England mod hverandre i oliepolitisk Henseende. Da Revolutionen udbrød, var Koninklijke-Shell en af de største Producenter i det gamle Czarrige, fordi Standard Oil var blevet Aktiejer i Brødrene Nobel. De store Modsætninger kom rigtigt frem paa Genuakonferencen i 1922, da det blev meddelt, at Koninklijke-Shell preliminært havde aftalt med Sovjetmyndighederne, at det skulde have Eneretten paa at sælge exporteret russisk Olie. Offentliggørelsen af denne Handelsaftale fik Standard Oil til at røre paa sig, og det protesterede sammen med de belgiske og franske Kapitalister. Man harmedes over, at man sluttede Aftale med Sovjet, førend det havde betalt sin Gæld og den forlangte Skadeserstatning. Kononklijke-Shell mente det bedst at vige, og det gav Afkald paa at være Eneforhandler. Men samtidig var det med til at danne den store Sammenlutning »Groupement«, der bestod af alle de interesserede Selskaber, som gennem denne Organisation forpligtede sig til ikke at forhandle enkeltvis, men kun i Fællesskab med Rusland. Man havde saaledes dannet en fælles Front mod Rusland, men den blev ikke af lang Varighed, fordi Koninklijke-Shell brød ud, idet man fra denne Side erklærede, at »Groupement« kun gjaldt Køb af Koncessioner i Rusland men ikke Køb af Olie. Der gjordes en stor Forretning — de andre Selskaber protesterede nu som Aaret før, og i 1924 sprængtes »Groupement« fuldstændigt.

Sovjetrusland kan i Øjeblikket sælge al den Olie, det har Lyst til, og Lysten er stor. Europa og Amerika er store Kunder. Men slet saa godt gaar det ikke med Salg af Koncessioner. Da man i 1924 sluttede en Handelsaftale med Italien, fik et italiensk Selskab Raadighed over nogle Kilder paa Sjirasteppen ved Tiflis. Samtidig fik Nordmanden *Støren* Lov til at udvinde Olie paa Halvøen Busjattji ved den østlige Kyst af det kaspiske Hav.

Som tidligere omtalt var det Galizien og Rumænien, som interesserede Tyskland mest, men Krigens Udgang satte en Stopper for al tysk Expansion, og det

blev nødvendigt at slaa ind paa andre Veje. Den nationalistiske Tendens, som er en Følge af Krigen, har rent psykologisk forandret meget i Rumænien; man vil være sig selv nok; de gamle tyske Kilder har ganske vist fransk, engelsk og belgisk Kapital i sig, men ikke mere, end at Majoriteten er paa rumænske Hænder. Derimod er der en stærk Kapitalinvestering i Polen, og det siges at være franske Rhederier, som har skudt Kapital til, for at være Herrer over disse Kilder. De sidste Opgørelser viser, at mindst 50 pCt. af Kapitalen i den polske Oliedrift er fra Frankrig, medens Polen kun raader over 20 pCt. og Schweiz over 10 pCt. At Forholdet har udviklet sig saadan er naturligvis en Følge af den politiske Afhængighed, som Polen staar i til Frankrig.

Resultatet af de sidste tyve Aars mere og mere intensive Oliebrug er da det, at England klogt og maalbevidst har trængt sig frem til alle de vigtigste Kilder, som vil faa langt den største Betydning i den nærmere Fremtid. England staar nu som den oliepolitiske Stormagt, for en væsentlig Del takket være dets Appel til Skibsfarten, der ikke blot har vist sig som den store og paa heldig Maade meget elastiske Aftager af den fremskaffede Olie, men mest fordi dens bedste Mænd var Diplomaterne til uvurderlig Støtte, lige meget om de sad ved de grønne Borde i Sect. Remo eller i London. De Forenede Stater og Frankrig er set under eet kommen for sent, medens Sovjetrepublikken har forstaaet at holde sig uafhængig af Stormagterne, der stadig strides om Mosulomraadet. Det har længe været et af de mest fremtrædende politiske Spørgsmaal i den moderne Politik, og da Oliekilderne i Kaukasien, Persien, Mesopotamien vil blive de vigtigste for Europas fremtidige Olieforsyning, er det fuldt ud berettiget, at Mexicospørgsmaalet har en Forgrundsstilling i Stormagtspolitikken og alle der har Skibsfartens Tarv for Øje og som vil sætte sig i Stand til at stille Skibsfartens Horoskop for de kommende Aar, gør klogt i at følge med og orientere sig i Stormagtskampen om Olien. *Johannes Lehmann.*

## ET TILFÆLDE AF BYLDEPEST VED MARSEILLE

Udenrigsministeriet meddeler herved, at den danske Legation i Paris under 30. f. Md. i Henhold til en fra det franske Udenrigsministerium samme Dag modtaget Note, dateret den 20. s. Md., har indberettet, at der den 13. s. Md. er forekommet et Tilfælde af Byldepest med dødelig Udgang paa Godset Gombert i Marseilles Omegn, 8.5 km fra denne By. Tilfældet er blevet isoleret, og alle forebyggende Forholdsregler foretaget. Undersøgelse af Rotterne har ikke givet noget Resultat.



**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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**  
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernsløberi, 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 Bjergningsdamper 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 Hjælpskrue, 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 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 Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømmer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

**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. m<sup>3</sup> 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 6-6¼ Fod.

**Skibsafgift pr. N. R. T.**

udenbys: Sejlskibe, Lægtene 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 Lodstvang**

nndtagen 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 Stavedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6,000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4,000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassinnet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri 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 hjemmehørende 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 Østre Havnebassin 24 Fod, i Vestre Havnebassin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodsning:** Fra Søen til Stige Lodsrind. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havens Damp- og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørges af Handelsforeningens Stavedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbedding for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajeplass for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk 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 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**RØNNE**

Indsejlingen fra 9 til 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. m<sup>3</sup>, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m<sup>3</sup>, 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-PROVIANTERINGS-  
HANDLERE**

**København:** J. Andersen & Co., Tolbodvej 7.

**Aarhus:** Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

**Frederikshavn:**

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

**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:** Johs. Utzon.

**Esbjerg:** I. Lauritzen.

**Frederikshavn:** Nic. Pedersen, H. Christensens Effil.

**Nørre Sundby:** N. C. Bach.

N. F. Stegmann.

## TRAFIKKEN PAA LONDONS HAVN

Den af Havnemyndighederne i London for Finansaaret April 1924—Marts 1925 udarbejdede Beretning er nylig bleven offentliggjort.

Beretningen viser en Stigning i Skibsfarten paa London i Aaret 1924 sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar. Den samlede Tonnage af ankomne og afgaaede Skibe androg 45,392,649 Tons mod 41,215,062 Tons i 1923. Det tilsvarende Tal for 1913 var 40,082,282 Tons.

I Havnen lossedes 2,354,422 Tons importerede Varer, hvilket er 61,242 Tons eller 2.7 pCt. mere end det foregaaende Aar. De over London eksporterede Varer

udviste ligeledes en Stigning, idet Eksporten androg 659,943 Tons mod 615,349 Tons det foregaaende Aar. Varelagrene i de af Havnemyndighederne direkte kontrollerede Varehuse beløb sig ved Finansaarets Slutning til 565,812 Tons mod 538,855 Tons ved Slutningen af det foregaaende Finansaar.

I Beretningen gives der ligeledes en Oversigt over de Forandringer og Forbedringer, der har fundet Sted i Aarets Løb i de forskellige Dokker, og det meddeles, at Havne- og Lagerarbejdernes Lønninger er blevne forhøjede med 1 sh. om Dagen, og at Akkordlønningerne er blevne reviderede fra 2. Juni 1924.

### ISMELDING FRA DEN BOTNISKE BUGT PR. 9-11

*Kalix.* — Tynd Fastis i Løbene fra Søen til Karlsborgs og Båtskärnäs Havne. Svær Fastis i disse Havne. Skibsfart kun mulig ved Isbryderhjælp.

*Luleå.* — Isfrit i Søen udenfor Rödkallen. Tynd Fastis i Løbet fra Rödkallen til Germundsö. Fastis i Løbet Germundsö-Tjuvholmssundet. Svær Fastis i Luleå Havn. Skibsfart kun mulig ved Isbryderhjælp.

Grängesberg-Selskabet har beordret Isbryderen »Simson« til at afgaa fra Oxelösund til Luleå for at assistere og holde Rende aaben.

*Rönnskär.* — Grødis i Søen og i Løbene til Furuögrund, Brännfors og Pitsund. Fastis i Løbet Pitsund-Piteå Havn. Skibsfart kun mulig ved Isbryderhjælp.

*Ursviken.* — Isfrit i Søen og i Løbet til Skellefteå Havn og Bureå. Sammenpakket Grødis og Tallerkenis i Ursviken Havn, Skibsfart med Sejlskibe kun mulig ved Bugserhjælp.

*Ratan.* — Isfrit til Søs. Tynd Fastis i Ratan Havn og Sikeå. Skibsfart besværlig for Sejlskibe.

*Bredskär.* — Isfrit til Søs. Drivis i Farvandet fra Søen til Holmsund. Fart med Sejlskibe kun mulig ved Bugserhjælp. I Løbet Holmsund-Umeå holdes Rende aaben af Isbryder.

*Skag.* — Isfrit til Søs. Tynd Fastis i Husums og Skags Havne. Skibsfart dertil besværlig for Sejlskibe. Fastis med Rende i Løbet til Örnsköldsvik, Farten dertil lukket for Sejlskibe, kun mulig for Dampere.

*Härnö.* — Isfrit til Søs, samt i Løbet til Härnösand og videre i Angermanälven til Svanö. Ovenfor Svanö tynd Fastis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

*Løbet til Uleåborgs Havne.* — Fastis. Skibsfart kun mulig for kraftige Dampskibe.

*Gl. Karleby (Finland).* — Firmaet Carl Riska telegraferer 7. November: Isfrit.

*Brahestad (Finland).* — Firmaet Wilen & Lindberg telegraferer 9. November: Tynd Is ved at danne sig. Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

*Hernösand (Sverige).* — Firmaet Axel E. Andersson & Co. telegraferer 9. November: Nattens Middeltemperatur Angermanälven 12 Graders Kulde. Betydelig Isdannelse med let Pakis Svanösundet; men Udsigt Omslag til mildere Vejre efter nu herskende Snefald.

### HAVNEAFGIFTERNE PAA ISLAND

Havneafgifterne i de islandske Havne er meget høje. Idet der f. Eks. beregnes en Fyrafgift af 2.50 Kr. pr. Nettoton, og de lokale Havnepenge opkræves under alle Omstændigheder, udtaler G. H. & S. T., selv om Skibet ligger langt fra Land, blot det er indenfor Territorialgrænsen. Ogsaa Klareringsafgifterne er, i hvert Fald i Reykjavik, overordentlig høje. Et Dampskib paa 2,400 Tons lossede i forrige Maaned 1,896 Tons Kul i Reykjavik. Skibets Udgifter androg ialt 6,444.05 Kr., hvoraf alene i Havneafgifter 3,327 Kr., medens selve Losningen beløb sig til 2,844 Kr. efter en Takst af 1.80 Kr. pr. Ton. I Klareringsafgift maatte Skibet betale 250 Kr.

### SKIBSFARTEN PAA KANADISKE HAVNE

Norges Rederforbund har fra sin Forbindelse i Montreal modtaget Oplysninger om Navigationens antagelige Ophør i St. Lawrencefloden iaar. I Brevet, som er dateret 19. f. M., anføres det, at Floden som Regel fryser meget hurtigt til, naar først Kulden sætter ind. Til sine Tider er det blot et Spørgsmaal om et Par Dage fra Floden er aaben til den er islagt. Derfor er det naturligvis særdeles vanskeligt i Forvejen at give nogen paalidelig Antydning om Tidspunktet for Skibsfartens Ophør. Den Omstændighed, at der iaar er forudsagt en tidlig Vinter, maa man naturligvis tage Hensyn til, og det tilraades Rederne ikke at regne med, at Navigationen vil kunne oprettholdes længere end til omkring 25. November. Paa den anden Side er det ekstraordinært, at Floden lukkes til før December Maanedes Begyndelse, og det er nu 12 Aar siden dette hændte, idet den sidste Baad i 1912 forlod Havnen den 29. November, medens de tilsvarende Datoer for de følgende Aar er: December 4., 11., 6., 7., 14., 10., 11., 8., 2. (1922). I 1923 var Vejret mildt i Begyndelsen af December og i 1924 holdt det sig mildt helt til Jul. Paa den anden Side fremholder Rederforbundets Forbindelse imidlertid, at Rederen aldrig bør regne med senere Skibsafgang fra Montreal end 30. November og 1. December, idet de ellers udsætter sig for stor Risiko.

### RUSSISKE SKIBSKØB I UDLANDET

Medlem af Styrelsen for den russiske statsejede Handelsflaade, *Bogusch*, er bleven sendt til Tyskland, England og Italien for at købe nogle Tankdampere. Der skal gøres Bestilling paa Skibe hos udenlandske Værfter, da den stærke Stigning i de russiske Forraad af Korn og Træ til Udførsel har nødvendiggjort Anskaffelsen af større Mængder af Tonnage. Det har desuden vist sig, at ca. 70 pCt. af den russiske Handelsflaade er ubrugelig, og da den ikke kan repareres i Rusland, maa den sælges til Ophugning. Sovietregeringen søger hos de udenlandske Værfter at opnaa en Kredit paa 10 Aar, idet Statshandelsflaaden, hvis dette skulde lykkes, selv for en stor Del vilde være i Stand til at finansiere Ordrene, medens Staten saa skulde tilvejebringe Resten af Beløbet.

### SØFARTS-MUSEET PAA KRONBORG

Dansk Dampskibsrederforening har besluttet at give et aarligt Bidrag paa 2,000 Kr. til Søfartsmuseet paa Kronborg.

### SKIBSFARTEN PAA ARCHANGEL

Archangel er i Øjeblikket 16 Skibe under Lastning. Det menes, at de alle vil være i Stand til at afgaa uden større Ishindring op til den 15.-20. November.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sag om en Dækslast.

En tysk Domstol har for kort Tid siden haft en ejendommelig Søsag til Behandling. Spørgsmaalet drejede sig om, hvorvidt det var forsvarligt at transportere Tigre som Dækslast, samt om det ved Udstedelsen af Policen burde have været meddelt, at Dyrene skulde transporteres paa denne Maade.

6 Tigre skulde sendes fra Calcutta til Hamburg og forsikredes mod Skade paa Rejsen samt mod Død, saavel naturlig som voldsom. Tre af Tigrene døde, og Assurandørerne nægtede derefter at betale Erstatning, idet de som Støtte herfor anførte, at Dyrene havde været anbragt paa Dækket, og at denne Omstændighed ikke var forudsat i Policen. Det fremgik af Undersøgelsen, at Skibet ikke var særligt indrettet til Transport af en saadan Last. Tigrene var anbragt i Bure, og da de skulde have frisk Luft, var det umuligt at anbringe dem i Lasten. Burene var blevet anbragt paa Brodækket op til Maskinrummet, for at Dyrene kunde nyde godt af Varmen fra Maskinen, og de var desuden under Tilsyn af en særlig Dyrepasser, saaledes at de ikke var udsat for saa stor Risiko, som Tilfældet ellers er med Dækslast.

Domstolen udtalte, at det ikke var nødvendigt, at der i Policen anførtes noget særligt med Hensyn til Anbringelsen af Dyrene, naar Forholdene iøvrigt var forsvarlige og i Overensstemmelse med praktisk Brug, og at Assurandørerne burde have været klare over, at levende Dyr almindeligvis ikke vil kunne transporteres i lukkede Lastrum. Tigrene var død en naturlig Død, og da denne Risiko dækkedes af Policen, dømtes Assurandørerne til at betale den krævede Erstatning.

### Skibsbrand.

Damperen »Teutonia« af Stettin traf forleden det tyske Motorskib »Ulik« brændende i Østersøen paa Højde med Stockholm. Dets Besætning blev taget om Bord paa »Teutonia«, som derefter tog det paa Slæb og førte det ind under den svenske Kyst, hvor det lykkedes at faa Ilden slukket. »Ulik« værdifulde Ladning var for Størstedelen ødelagt, hvorimod selve Skibet endnu var sødygtigt, saaledes at det ved egen Kraft kunde naa i Nødhavn.

### En 300 Tons Pontonkran.

Int. Scheepsbouw Maatschappij i Holland har nylig afleveret en Pontonkran, der skal anvendes ved Havnebygning i Valencia. Kranen kan løfte Blokke, der vejer indtil 300 Tons, hvoraf Bølgbryderen i Valencia bygges.

### En mislykket Verdensomsejling.

I Juni forrige Aar købte en Englænder, M. A. Robinson, et større Sejlskib med Hjælpemotor for 10,000 Pund. Skibet blev sendt til Tyskland for at blive udrustet til at føre Passagerer, og der blev kostet ca. 30,000 Pund paa det, som blev rejst ved Hjælp af Pantelaan i Skibet. Rederen averterede derefter, at Skibet »Westward« skulde foretage en Rejse Jorden rundt paa ca. 9 Maaneder og vilde medtage Passagerer. Der meldte sig 80 Passagerer, som betalte mellem 350—700 Pund for at være med.

I August solgte Panthaverne deres Pantelaan for 25,000 Pund, hvilket var noget mindre end Rederen havde laant. Efter at Skibet var gjort færdigt og var klart til at sejle, og Passagererne var kommet til London for at gaa om Bord, skred den nye Laangiver ind og beslaglagde Skibet, medens Passagererne stod der og ikke havde noget Skib at holde sig til. Flere af Passagererne, som havde forberedt sig paa en længere Ferie, fik arrangeret sig med andre Skibe, men om de faar deres Penge igen er vanskeligt at sige.

### Ny Anvendelse af gamle Sejlskibe.

Sejlskibenes Tid er snart forbi, udtales det i en Korrespondance fra Amerika til G. H. & S. T., selv her ved Stillehavskysten. Det er nu sjældent at se et af de statelige Sejlskibe ved Indløbet »Golden Gate« til San Francisco. Kun om Efteraaret, naar Alaskafiskerne vender tilbage fra deres Fiskeri i de nordlige Farvande, faar man en Paamindelse om de gode gamle Dages Skibe og den Romantik, som var uløseligt knyttet til tidligere Tidens Skibsfart. I Løbet af nogle Aar vil antagelig ogsaa Alaska-Skibene være forsvundne, idet

Filmsselskaberne i Los Angeles opkøber alt, hvad de kan overkomme, af Sejlskibe.

I Aar har man allerede indspillet Jack Londons »The Seawolf« og »Adventure« og en Del andre Søromaner af andre Forfattere, og til disse Films har man anvendt Sejlskibene. Mangt et hæderligt gammel Sejlskib er blevet sænket efter at have været Skuespads for vilde Eventyr og Kampe, og flere Filmsselskaber har oplagt de af dem erhvervede Skibe for at have dem i Reserve ved kommende Lejlighed.

### Finsk Sammenslutning af Selskaber.

Vasa-Nordsjö Angbåtsbolag har paa en ekstraordinær Generalforsamling vedtaget at sammenslutte Selskabet med Finska Angfartygsaktiebolaget.

### Spritsmuglerkrigen i Amerika.

Kystbevogtnings-Patrouillerne mod Spritsmuglerne i Amerika har, siden Kampagnen mod »the rum-runners« for Alvor begyndte for 7 Maaneder siden, beslaglagt 238 Skibe og anholdt 400 Mand. Ikke mindre end 4 af Regeringens Spritjagere er gaaet under, hvorved tre Tolldfunktionærer er omkomne. Den beslaglagte Alkohol vurderes til ialt 10 Millioner Dollars.

### Svømmefærdighed en Betingelse for at blive Sømand.

Den svenske Socialstyrelse har nylig udgivet en Beretning, hvori det paavises, at Drukneulykker er Hovedaarsagen til Tab af Menneskeliv indenfor Sømandserhvervet, og Socialstyrelsen finder det paafaldende, at Svømmefærdighed er saa lidet udbredt blandt Søfolk. Ganske vist er det saadan, udtaler Socialstyrelsen, at Svømmefærdighed ikke altid ved større Søulykker, eller naar en Mand falder over Bord under haardt Vejr, er tilstrækkelig til, at Livet reddes, men paa den anden Side maa Udsigterne til at blive reddet siges at være betydeligt større, hvis den, der er i Nød, er i Stand til selv at holde sig oppe, indtil Redningsmidlerne er gjort klare, og Hjælpen naar ham, og den udtaler sig for, at det paabydes, at man for at faa Beskæftigelse om Bord skal kunne svømme.

### Nybygning.

En 38 Tons stor Fiskekutter, bygget paa Skibsbygger N. P. Jensens Værft, Esbjerg, blev i forrige Uge sat i Vandet og vil i denne Uge være klar til at gaa til Søs.

Kutteren, der er bygget til Sejlmagerne Mathiesen, Esbjerg, som ejer flere Kuttere, vil komme til at staa Ejerne i 50,000 Kr., naar den er klar til at gaa til Søs, men Kutteren vil saa ogsaa foruden at være en af de største i Esbjerg-Flaaden være en af de bedst udstyrede, thi den bliver forsynet med det mest moderne Materiel, og dens Indretning med Hensyn til Mandskabets Bekvemmeligheder bliver ligeledes fuldt moderne med elektrisk Lys, W.C. o.s.v. Kutteren faar Navnet »Gurli« og er det tredje Skib, der i Løbet af et Aars Tid er løbet af Stabelen af N. P. Jensens Værft.

### Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 339, til Aktieselskabet Correct, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

$$367'-0'' \times 53'-6'' \times 27'-6''$$

og Bæreevnen er ca. 7,800 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.

Afløbningen, der overværes af Rhederen, Generalkonsul Ivar An. Christensen saavel som af Repræsentanter for Værftet, forløb i alle Maader smukt. Skibet fik Navnet »Tercero«.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekræner,  
Motorlagtere og  
Rhin-Baade  
\*  
Telegram-Adresse:  
VELTENÅAR, ROTTERDAM

## B. VELTENÅAR & 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 ødsvarne  
Veje, Malere og Tællere  
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.



## CESSING CHARGES I IRSKE HAVNE

Ved "cessing charges" forstaar man som bekendt Udgifter i Forbindelse med Sortering af Lasten paa Kajen efter Dimensioner og Tælling af samme. Det paastaas at være Coutume i Cork og andre irske Havne, at Modtagerne er berettiget til at belaste Skibene med disse Udgifter eller rettere sagt med »half cessing«, da Udgifterne fordeles mellem Skib og Modtager. Spørgsmaalet har flere Gange været afgjort af de lokale Domstole i Irland, men Resultatet er altid gaaet i Modtagerens Favor. Imidlertid har dette Spørgsmaal ved de Domsafgørelser, som foreligger i Forbindelse med »delivery alongside« under Scanfin-Certeparti, faaet fornyet Interesse, og Nord. Skibsrederf. forelagde derfor en saadan Sag for sine Advokater i London, som er af den Mening, at Modtagerne er uberettiget til at debitere Skibene med disse Udgifter. Det er ogsaa lykkedes at inkassere en Række saadanne Beløb for »half cessing«, og den henstiller derfor til sine Medlemmer at indsende saadanne Sager til Foreningen, for at den kan faa Udgifterne for »half cessing« inkasseret.

### DANSK NAUTISK ALMANAK 1926

Fra Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.* har vi modtaget den af det udgivne »Dansk Nautisk Almanak 1926«. Denne Udgave af Almanakken udviser en betydelig Udvidelse i Forhold til de foregaaende Aar,

idet den foruden alle astronomiske Elementer nødvendige til Observationer til Søs ogsaa indeholder Tabeller over »Proportionale Delex, hvilket betyder en stor Lettelse ved Beregning af astronomiske Observationer.

Almanakken indeholder ligeledes en Artikel om »Radio-Pejlapparater«, der har været omtalt i tidligere Udgaver; Artiklen i denne Udgave giver en indgaaende Beskrivelse af Apparatet og Brugen af samme.

Længere tilbage i Almanakken finder vi en Artikel *H. O. Nr. 203* hvilket er Titlen paa en af »The Hydrographic Office« i Washington udarbejdet og udgivet Tabel, der ved Hjælp af Bredde, Højde af et Himmellegeme giver de samhørende Værdier af Timevinkel og Azimuth, letter Beregningen af de astronomiske Stedlinnier betydeligt og begrænser Muligheden for Fejlregning.

Almanakken koster 2 Kr. og faas i enhver Boghandel. Desuden udleverer Firmaet gratis ved Henvendelse i Forretningen, Amaliegade 30, København, en Række Artikler og Tabeller fra tidligere Udgaver.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. NOVEMBER 1925.

London .....	19,53	Madrid .....	57,75
New York .....	404,00	Amsterdam .....	162,65
Berlin .....	96,05	Stockholm .....	107,90
Paris .....	16,30	Oslo .....	81,80
Antwerpen .....	18,50	Helsingfors .....	10,19
Zürich .....	77,90	Prag .....	11,97
Rom .....	16,25	Wien .....	56,95

## POSITIONSLISTE PR. 9. NOVEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Trondhjem 5.11.  
 s.s. *Aalborgshust* Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 1.11.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 5.11. til Shanghai.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Bremen 5.11.  
 s.s. *Alderney*, afg. W. Hartlepool 5.11.  
 s.s. *Alexandra*, Holm, ank. København 25.9.  
 s.s. *Alfa*, pass. Zagres 4.11.  
 s.s. *Algarve*, afg. Antwerpen 8.11. til Tanger.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 14.10.  
 s.s. *Anna*, ank. Antwerp 7.11.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. København 25.10.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. St. Vincent 7.11.  
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. St. Thomas 2.11.  
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, ank. Buenos Aires 18.10.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Kristianssand 6.11.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Odense 8.11. til Randers.  
 m.s. *Asia*, afg. Woosung 5.11. til Singapore.  
 s.s. *Askø*, Olsen, afg. Frederikshavn 6.11. til Ostende.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Mo 7.11. til La Rochelle.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Colombo 7.11.  
 m.s. *Australien*, Dahl, afg. San Diego 5.11. til Hamburg.  
 s.s. *Avance*, Hansen, afg. Aarhus 9.11. til London.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

### B

s.s. *Beira*, oplagt i København fra 10.10.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 8.11. i Exportfart.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariager og København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Larsen, ank. Isigny 3.11.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Wiborg 3.11.  
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Garston 1.11.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Methil 6.11.  
 s.s. *Bodil*, pass. Dungeness 1.11.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Swansea 5.11. til Stockholm.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Newcastle N. S. W. 20.10. pass. Hawaii 7.11.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Quebec 4.11.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Hernæsand 31.10.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.

s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Immingham 7.11. til København.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 4.11. til Bahia Blanca.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Nykøbing F. 7.11.  
 s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Ymuiden 4.11.  
 s.s. *Breland*, Hansen, afg. København 7.11. til Blyth.  
 s.s. *Britta*, ank. London 31.10.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. København 30.10. i Dok.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Nuevitas 27.10.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, i Dok i København siden 25.10.  
 s.s. *Carmen*, ank. Holmsund 6.11.  
 s.s. *Charkow*, Patersen, afg. Barry 6.11. til Barcelona.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Liverpool 4.11.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Honningsvaag 4.11.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Honfleur 1.11.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Göteborg 1.11.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Vest Afrika 4.11.

### D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Trangsund 5.11.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Skellefteå 31.10. til Preston, pass. København 4.11.  
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, afg. Burntisland 7.11. til Vejle.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov 7.8.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Wasa 6.11.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Aarhus 4.11.  
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Sundsvall 6.11. til Skellefteå.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 17.10. til Boston.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Pernambuco 8.11.  
 s.s. *Delaware*, Pedersen, afg. Rørdal 6.11. til Miami.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, ank. Swansea 7.11.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 9.11.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

### E

s.s. *Ebba*, afg. Spezzia 6.11.  
 s.s. *Ebro*, Rosenhøj, i Exportfart, afg. København 9.11. til Odense.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Algier 7.11. til Tunis.

## 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 ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

**LAMBERT BROTHERS LIMITED**

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

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«
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	} »Lambrose«
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	} »Lambrose, Grimsby«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
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

LONDON

**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" (Foregn) 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

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 A.C. .... 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**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF  
Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT  
Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY  
Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehren«

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GLASGOW

BURNTISLAND

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHELL**

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter  
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyningen

**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.

s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Cardiff 27.10.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Manchester 6.11.  
 s.s. *Ella*, oplagt i København 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, afg. Almeria 3.11.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Stettin 4.11.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. W. Hartlepool 2.11.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Methil 3.11.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Bt'island.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Immingham 6.11. til Helsingør.  
 s.s. *Erik*, oplagt i København 1.10.  
 s.s. *Erik B*, Jørgensen, pass. Las Palmas 5.11. paa Rejse til Cape Town.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Poole 6.11. til Immingham.  
 s.s. *Esberrn Snare*, oplagt i København 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Helsingfors 4.11.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, ank. London 3.11.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Wiborg 3.11.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. New York 3.11.  
 s.s. *Expres*, oplagt i København 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Jørgensen, ank. København 1.11.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Riga 5.11.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Fjeldborg, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Port Swettenham 7.11. til Singapore.  
 s.s. *Flora*, Andresen, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. New Orleans 31.10. til Frederikshavn.  
 s.s. *Flynderborg*, Wendt, ank. Horsens 6.11.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Summerside 8.11.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Gibraltar 7.11. paa Rejse til Beyrouth.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 7.11.  
 s.s. *Frederikssborg*, Larsen, ank. Cienfuegos 3.11.  
 s.s. *Frejr*, oplagt i København 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Grangemouth 30.10.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. København 6.11.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Emden 2.11.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, ank. København 8.11.  
 s.s. *Gerda*, afg. Gamla Karleby 6.11.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Baltimore 31.10.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Amsterdam 3.11.  
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 4.11.

## H

s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Le Havre 6.11. til Bordeaux.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Canakry 7.11.  
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, ank. Swansea 8.11.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hook of Holland 28.10.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Antwerpen 7.11.  
 s.s. *Hans Tavsen*, ank. Nørre Sundby 6.11.  
 s.s. *Harald*, Petersen, oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Harriet*, ank. Bilbao 4.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kroniken, oplagt.

s.s. *Helene*, ank. Rouen 5.11.  
 s.s. *Helga*, pass. Brunsbüttel 7.11.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 7.11.  
 s.s. *Hengest*, Nielsen, oplagt i København 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. København 4.11.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Blyth 6.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester 9.10. til Korsør.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Liverpool 7.11. til København.  
 s.s. *Hroar*, Gothardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Leith 2.11. til Ivigtut.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Talcahuano 3.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Methil 6.11. til Helsingfors.  
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 5.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Kieler Kanal 30.10. paa Rejse til Barcelona.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankersen, ank. Montreal 3.11.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, ank. København 9.11.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, fra 14.11 i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Vilajoki 8.11.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Osaka 8.11. til Yokohama.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Montreal 5.11.  
 s.s. *Jenny*, ank. Casablanca 6.11.  
 s.s. *Johanne*, afg. Port Talbot 7.11.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, pass. Ushant 4.11.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. Fastnet Rock 31.10. paa Rejse til Providence.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Nuevitas 4.11.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Hamburg 8.11.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. København 27.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Antwerpen 31.10.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Amsterdam 6.11.  
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Passages 6.11.  
 s.s. *Karla*, ank. Danzig 4.11.  
 s.s. *Kasan*, Jørgensen, oplagt i København siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 5.11.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, pass. Gibraltar 5.11.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk 27.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Malmö 22.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Cardiff 31.10.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, oplagt i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Aalborg 7.11.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Mobile 7.11.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. London 31.10.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Rufisque 2.11.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Plymouth 28.10.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Leningrad 7.11.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Brunsbüttel 8.11.  
 s.s. *Lillian*, afg. Kotka 7.11.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. St. Servan 2.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 3.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 8.11.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Leningrad 9.11. til København.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Pensacola 24.10. til Aalborg.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Sevilla 3.11.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Malta 7.11. paa Rejse til Singapore.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. London 31.10.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Newport 6.11.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, ank. Malaga 7.11.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kotka 8.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Wiborg 4.11.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. London 29.10.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Danzig 8.11. til København.  
 s.s. *Maryland*, afg. Montreal 4.11. til København.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Bristol 3.11.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Neapel 7.11. til Catania.

## LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI

JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN &amp; CO. KØBENHAVN



NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

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

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

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)  
*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*  
*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*  
TELEGRAM-ADRESSE: "DOUBLEDECK" 14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**  
AGENTER FOR SKANDINAVIEN: MONTREAL (CANADA) LONDON AGENT:  
FERD. PHILIPSON & CO. TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL C. P. FRESH WATER  
AMALIEGADE 29 B KØBENHAVN *Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger* 101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

BO'NESS

**COOMBS, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**  
DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KØKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH  
Coder: Watkin's & Scott's Telegr. Adr.: Coomarco, Middlesbrough

SUNDERLAND

**Cameron's**  
SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING  
Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

ROTTERDAM

*Wiltons*  
**ENGINEERING & SLIPWAY CO**  
SKIBSBYGGERE  
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE  
INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER  
REPARATIONSVÆRFT

ROTTERDAM

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.: TELEFON-NR.:  
»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

GENOVA

**VINKE & CO.**  
AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter  
Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvaldehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

GENOVA

**NORTHERN  
SHIPPING AGENCY**  
(DANSK MEDINDEHAVER)  
SAVONA · SPEZIA · GENOVA · LIVORNO · NEAPEL  
Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
Hvilken som helst Code

TLG. ADR.: TELEFONER  
"RIPPON" 1762-6054-6450  
**W.E. RIPPON**  
DAMPSKIBS AGENT  
**GENOVA**  
· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·  
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO  
CODER: CODER:  
WATKINS BENTLEY'S  
A.B.C. 5<sup>TE</sup> & 6<sup>TE</sup> UDG. SCOTT'S 9<sup>TE</sup> & 10<sup>TE</sup> UDG.

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 1. Classes 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. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Vestmannøerne 7.11.  
s.s. *Moen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Bt'island 8.11.  
s.s. *Nancy*, afg. Danzig 7.11.  
s.s. *Natal*, Røder, ank. Antwerp 8.11.  
s.s. *Nautik*, ank. Valencia 7.11.  
s.s. *Neptun*, afg. Ørnskiøldsvik 8.11.  
s.s. *Nerma*, pass. Skagen 9.11.  
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Bahia 1.11. til Madeira.  
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
s.s. *Niobe*, pass. Beachyhead 4.11.  
s.s. *Nordsøen*, ank. Danzig 6.11.  
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Aarhus 4.11.  
s.s. *Norman Isles*, afg. Algier 2.11.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Christensen, Aalborg 6.11.  
s.s. *Olga*, Toft, afg. Penarth 3.11.  
s.s. *Oluf Bager*, oplagt i København 26.5.  
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Barry 14.10. til Buenos Aires.  
s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Kaolack Rufisque 3.11. til Bordeaux.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

s.s. *Pacific*, Andersen, afg. Göteborg 8.11. til Blyth.  
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. San Francisco 7.11. til Seattle.  
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 29.10.  
m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pensylvania*, Herskind, afg. Newcastle 3.11. til Miami.  
m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Hamburg 7.11. til Freemantle.  
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 6.11.  
s.s. *Polly*, Fischer, ank. Øland 5.11.  
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. Cardiff 5.11. til St. Louis du Rhone.

## R

s.s. *Randi*, ank. Barcelona 4.11.  
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Colombo 4.11.  
s.s. *Rhone*, Andersen, i Dok i København 4.11.  
s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Ratan 5.11.  
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
s.s. *Roma*, ank. Zaandam 10.11.  
s.s. *Romø*, Olesen, pass. Skagen 9.11. p. R. t. Køge.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Skagen 8.11.  
s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. København 9.11. til Nakskov.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 5.11.  
s.s. *Seine*, afg. Havre 9.11. til Bordeaux.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Saigon 7.11. til Singapore.  
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Delagoa Bay 6.11. til Kilinchini (Østafrika).  
m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Sydney 5.11.  
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cape Town 24.10.  
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Callao 4.11. til Iquique.  
s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. San Francisco 29.10. til Auckland.  
s.s. *Sigrød*, Madsen, afg. Savona 5.11.  
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 31.10.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Norfolk 24.10.  
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Bollsta 3.11.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Antwerp 8.11.

s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Riga 5.11.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Dover 5.11.  
s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Horsens 5.11.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Frederikshavn 7.11. til Antwerpen.  
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Reykjavik 2.11.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Velsen 4.11.  
s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 9.11. til Danzig.  
s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Ayr 4.11.  
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Aalesund 5.11.  
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 24.10.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Bordeaux 29.10.  
s.s. *Stella*, ank. Stockholm 9.11.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Aalborg via Tyne 13.10. til Miami.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Preston 9.11. til Manchester.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Lissabon 7.11. til København.  
s.s. *Svend*, Nielsen, afg. Cardiff 24.10. til Quebec.  
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Kaolack 7.11.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Nuevitas 6.11.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. København 8.11.  
s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Danzig 8.11.  
s.s. *Taasinge*, Fjeldborg, oplagt i København 6.8.  
s.s. *Texas*, Dragesdahl, ank. Korsør 8.11.  
s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, ank. Newcastle 8.11.  
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Gandia 6.11.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 4.11.  
s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København 22.9.  
s.s. *Tomsk*, ank. Malaga 5.11.  
m.s. *Tongking*, Topp, ank. London 1.11.  
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Cape Town 21.10.  
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, ank. København 5.11.  
s.s. *Tyr*, Christensen, i København-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, oplagt i København 28.8.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 7.11.  
s.s. *Ulla*, Jensen, ank. Liverpool 7.11.  
s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Tyne 30.10.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 4.11.  
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Philadelphia 6.11.

## V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Nykøbing F. 8.11.  
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dakar 5.11.  
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Ghent 3.11.  
s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Immingham 9.11.  
s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. Ivigtau 5.11.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Balboa 2.11.  
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Aalborg 9.11. til København.  
s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Pedersen, ank. København 4.11.

## W

s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. London 10.11.  
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Valencia 6.11.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Trångsund 8.11. til London.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Aden 3.11. til Oran.  
s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, oplagt i København 27.10.  
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Valencia 5.11.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Montreal 5.11.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 6.11.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER  
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

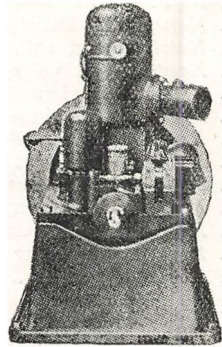
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Ene-repræsentant for Danmark:

**HARRY LEVIN**

(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: FAIRLEVIN

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**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.

**F. V. T. NIELSEN**  
SKIBS BYGNINGS INGENIØR  
(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

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

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JENS JØRGENSEN & CO**  
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**GUSTAV METZLER**

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN &amp; SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:

METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## DANSKE LLOYD

STIFTET 1889

TELEFON:  
CENTRAL 1180



TELEGR.-ADR.:  
DANSKELLOYD

**KJØBENHAVN  
AMALIEGADE 29 B**

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

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B

## NY CARLSBERG LAGERØL



STYRKE 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> %

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 Rutebart 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 Telef. 221-1735-5390

Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning

**P. Brown jun. & Co**

Amaliegade 45 · København · Danmark

Befragtning & Rederi  
 Dampskibsselskabet »Nordens

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**  
 LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8  
 Tlf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Tlgr.-Adr. »Danskfranske

**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 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

AMALIEGADE 29 A.

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) Strike- forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

**“PACIFIC”**

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
 SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
 KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
 MIDDLESBROUGH

Coder:  
 Watkin's & Scott's

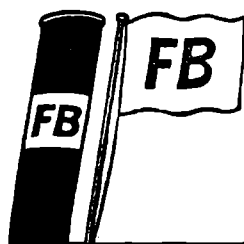
Telegr. Adr.:  
 Coomarco, Middlesbrough

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE  
 HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: „ALFMUNT“

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Pale 3043  
 Natlif. 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 · 47

FREDAG 20 · NOVEMBER 1926

32 · AARG.

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

### VORE LODSER OG REGERINGEN

Lodsernes Lønningsmaade her i Landet er langt fra ideel. Vi har i flere Artikler peget paa iøjnefaldende Uretfærdigheder. Enkelte Lodserier er særdeles vel aflagte, medens andre unægtelig er forfordelte.

Under Finanslovsdebatten sidste Uge fremsatte Forsvarsministeren *Laust Rasmussen*, under hvem Lods-væsenet sorterer, nogle bemærkelsesværdige Betragtninger over dette Emne. Han udtalte bl. a.:

»Det Lønningssystem, der nu eksisterer, er kort og enkelt saadan, at enhver Lods faar de Lodspenge, han indsejler, eller rettere: ethvert Lodseri faar dem til Fordeling mellem de Lodser, der findes, mod at de afleverer til Pensionskassen og til andre Formaal større eller mindre Procentdele af det indsejlede Beløb. Der er Lodserier, som kun har grumme lidt at bestille, men som til Stadighed skal holde Opsyn med, om der nærmer sig Skibe, der trænger til Lodser, og deres Indtægter er derfor for smaa, naar de skal nøjes med de smaa Beløb, der indkommer som Lodspenge. Lødsforeningerne har delt sig i en Række Mindretal, og vistnok det største af disse mener, at Staten skal garantere alle Lodser en fast Minimalløn, og hvis de ikke indsejler dette Beløb, skal de have Tilskud fra Staten. En saadan Ordning kan ikke gennemføres uden en forøget Udgift for Statskassen, og jeg anser den derfor for udelukket. Derimod gaar et andet Forslag ud paa, at man skal lønne Lodserne med et Beløb, der ikke er ret højt for de smaa Lodserier, men noget højere for de større, og saaledes at man tilbageholder 40 pCt. af det indsejlede Beløb til disse Lønninger og lader de Lodser, der foretager Lodsningerne, beholde de 60 pCt. En saadan Ordning kan gennemføres uden Udgift for Statskassen, og her kan ogsaa være Tale om, at man visse Steder skal indføre Lodstvang, hvor denne endnu ikke er indført.«

Det glæder os at se, at Forsvarsministeren øjensynlig er stemt for en Ordning, der ikke yderligere vil belaste Statskassen. Skibsfartens Repræsentanter vil sikkert yde Ministeren al mulig Hjælp til at gennemføre en saadan Ordning. Paa et Punkt vil Hr. *Laust Rasmussen* imidlertid møde meget stærk Modstand fra Skibsfartens Side: *Indførslen af Lodstvang i Farvande, hvor denne endnu ikke er indført*. Lodstvang er absolut forkastelig. Hvis en Skipper kender sit Farvand, ligemeget om vedkommende Skipper er Dansker eller Udlænding, hvorfor i al Verden skulde han saa benytte Lods? Lodsens eneste Berettigelse er den, at han kan sælge sin Erfaring om det specielle Farvand, hvori han søger sin Ernæring, til de Skibsførere, der intet Kendskab har til bemeldte Farvand. Og dermed basta. Tvangslodseri er et Rudiment, en for Erhvervs-livet kostbar Overlevering, der før eller senere maa gaa samme Vej som Sundtolden — Deres lærde Kollega, Fru *Nina Bang*, som ubestridelig er Europas første Autoritet paa Sundtoldens Historie og dens Meningsløshed, vil sikkert, Hr. Forsvarsminister, give os Ret heri.

### MÆRKVÆRDIG KENDELSE AF TYSKE SØRETTET

I Slutningen af November 1924 savnedes Fiskekutteren »P. Dickson« af Esbjerg, og da man frygtede, at den var bleven sejlet i Sænk af et andet Skib og gaaet under med Mand og Mus, reddede Kutterens Rederi Forespørgsler til England og Tyskland for eventuelt at faa Oplysninger om Skibets Skæbne.

De videre Undersøgelser, hvortil et privat Udsagn af 1. Maskinmesteren ombord i tysk Trawler »Schleswig« havde givet Anledning, førte til det Resultat, at det blev oplyst, at Kutteren var bleven sejlet ned af den nævnte Trawler »Schleswig« Natten mellem den 29. og 30. November Kl. 5¼ om Morgen.

Sagen blev behandlet af en tysk Søret i Brake, der, trods Rigskommissærens Indstilling om, at Certifikatet skulde frakendes Trawlerens Styrmand, *Steur*, som havde haft Vagten, da Paasejlingen fandt Sted, idet han havde erkendt, at han havde set Kutterens Ankerlanterne ca. 3 Minutter før Sammenstødet fandt Sted, men desuagtet ikke havde ændret Kurs og ej heller mindsket Farten, der var 8½ Knob, før han var kun en Skibslængde fra Kutteren, *frifandt Styrmanden for Skyld i Ulykken*, idet den fastslog, at man under saadanne Forhold altid var tilbøjelig til at bedømme Tiden for lang, saaledes at der sikkert ikke var forløbet mere end ca. 1 Minut fra det Øjeblik, da han først fik Lanterne i Sigte, til Paasejlingen fandt Sted, og han havde derfor ikke haft tilstrækkelig Tid til at træffe de fornødne Dispositioner. Hertil kom yderligere, at Styrmanden havde erklæret under Afhøringen, at Vejret pludselig var blevet mindre sigtbart paa Grund af Regn, saa at han troede, at Afstanden var større end den i Virkeligheden var. Retten hævdede ogsaa, at der var Mulighed for, at Ankerlanterne, der antagelig havde brændt hele Natten, om Morgen havde brændt mindre klart, som Følge af, at Flammen havde sværet Glasset. Det kunde ligeledes se ud, som om der ikke havde været nogen Ankervagt om Bord paa Kutteren, idet to Mand paa Dækket, af hvilke den ene druknede for Trawlerbesætningens Øjne, medens den anden sad fastklemt mellem nogle Dæksplanker og antagelig var haardt kvæstet eller død, begge kun var iført Skjorte. Trawlerens Besætning erklærede imidlertid efter Forhørets Afslutning til Skibsinspektør *Joh. Havemann*, der repræsenterede de danske Interesser, at dette ikke var rigtigt, idet den Mand, der sad fastklemt paa Dækket, var fuldt paaklædt, og saaledes netop antagelig har været Ankervagt og paa Vej til Forlukafet for at kalde paa Kammeraterne, da han saa, at Kollisionen var uundgaaelig. Skibet blev ramt forude paa Siden, og de to Mand, der var under Dækket, er antagelig blevet kvæstede og har været ude af Stand til at komme op af Lukafet ved egen Hjælp.

Kutteren sank i Løbet af kort Tid, og fra Trawleren saa man ikke andre af Besætningen end den Mand, der druknede, da han forsøgte at springe om



Bord i Trawleren, og Manden, der sad fastklemt paa Dækket. Trawleren havde standset Maskinen, men ikke slaaet bak, og da den kort efter drev klar af Kutteren, sank denne.

Den af Sørretten i Brake afsagte Dom blev stadfæstet af Rigs-Oversørretten i Berlin.

De Præmisser, hvorefter de to tyske Retter har afsagt denne Dom, kan ikke andet end vække den største Forundring. Naar Styrmanden nemlig erklærer, at han saa Kutterens Ankerlanterne ca. 3 Minutter før Paasejlingen fandt Sted, kan man med temmelig stor Sikkerhed gaa ud fra, at han ikke har opgivet længere Tid, end han virkelig mener, der er forløbet, da det vel ikke kan antages, at han frivilligt skulde ville forøge sit Ansvar. Ligeledes maa det forbause, at det Faktum, at han ikke ændrer Kurs, før han er kun en Skibslængde fra Kutteren, ikke har gjort noget Indtryk paa de to Sørretter, idet han efter sin egen Forklaring har brugt mindst 2½ Minut til sine Overvejelser og efter Sørrettens Formodning ca. 1 Minut. Man maa vel slutte, at Styrmanden enten har set Lanterne i god Tid og da har paadraget sig Ansvar ved intet at foretage sig, før det var for sent, eller at han ikke har holdt ordentligt Udkig og derfor opdaget den for sent, hvilket ligeledes maa medføre Ansvar for ham.

Overhovedet synes der om Bord paa Trawleren ikke at være blevet foretaget noget som helst, hverken før eller efter Paasejlingen, for at undgaa denne eller bøde paa den ved Sammenstødet skete Skade ved i hvert Fald at søge at redde Besætningen. Trawlerens Kaptajn anførte i Forhøret, at han havde en Del Kul paa Dækket, hvilket umuliggjorde eller dog vanskeliggjorde det at sætte en Baad i Vandet, men der blev heller ikke kastet nogen Redningsbøje til den druknende Mand, og der blev intet som helst gjort for at redde den Mand, der saaret eller død sad fastklemt paa Dækket eller de to af Besætningen, der var i Lukafet.

#### NÆGTET STATSSUBVENTION

De engelske Kedelsmedes Fagforbund fremsatte for kort Tid siden et Forslag for Premierminister Baldwin gaaende ud paa, at Skibsbygnings-Industrien blev subventioneret gennem Arbejdsløshedsfondet. Efter Forslaget skulde der ydes 50 sh pr Ton bygget

#### NY CHILENSK KONSULATSTARIF

Fra 1. December træder en ny chilensk Konsulattarif i Kraft. For Visering af et Original-Konnossement betales 2.00 Doll., naar den opførte Vares Vægt ikke overstiger 200 Tons. For hver overskydende 200 Tons eller Del deraf betales 2.00 Doll.

For Legalisation af 5 Eksemplarer af en Faktura over Varer, som skal passere de chilenske Toldmyndigheder, betales, naar den opførte Værdi ikke er mindre end 20.00 Doll. og ikke overstiger 200.00 Doll. 5.00 Doll.; af det overskydende Beløb betales 2 pCt. For Fakturaer over Varer, hvis Værdi er over 10.00 Doll. men under 20.00 Doll. betales 2.00 Doll. Fakturaer paa under 10.00 Doll. legaliseres gratis.

For hver ekstra Kopi af en Faktura eller et Konnossement betales 2.00 Doll.

#### ISMELDING PR. 16. NOVEMBER

##### Den botniske Bugt.

*Kalix.* — Skibsfarten ophørt.

*Luleå.* — Isfrit i Søen udenfor Rödkallen. Drivsis i Farvandet fra Søen forbi Rödkallen og ind til Germundsö. Fast Is fra Germundsö til Luleå. Skibsfart kun mulig ved Isbryderhjælp.

*Rönnskär.* — Isfrit til Søs. Grødis i Farvandet og Havnene til Furuögrund, Abyn og Pitsund; Sejlads dertil besværlig for Sejlskibe. Fast Is i Farvandet Pitsund-Piteå By, Sejlads dertil kun mulig for kraftige Dampere.

*Ursviken.* — Isfrit til Søs og i Farvandet fra Gåsören til Bureå Havn. Grødis i Farvandet til Skellefteå Havn. Sam-

udover hvert Værfts Gennemsnitsproduktion op til et Maksimum af 50 pCt.s Forøgelse, og Forbundet havde beregnet, at en saadan Subvention vilde koste £1,500,000 aarlig, men paa den anden Side vilde man ved Udbetalingerne fra Arbejdsløshedsfondet spare £5,200,000, saaledes at Nettofortjenesten for Fondet vilde blive £3,700,000 aarlig.

Som vi meddelte i en Artikel om Spørgsmaalet forleden, udtalte Premierminister Baldwin i et foreløbigt Svar, at han nøje vilde overveje Forslaget, og han har nu sendt Forbundet et definitivt Svar, hvori han erklærer, at Forslaget ikke er gennemførligt. Ministeren udtaler, at det ikke er muligt at slippe ud af Vanskelighederne med Hensyn til Skibsbygningen paa denne Maade, men af Grunde, som de tidligere Regeringer har fremført, stiller der sig uovervindelige Vanskeligheder i Vejen for Anvendelsen af Arbejdsløshedsfondets Midler til andre Formaal. Ministeren fremhæver ligeledes, at Regeringen har garanteret for meget betydelige Beløb for Landets Skibsbygnings-Industri i Henhold til Trades Facilities Loven.

Det er klart, udtaler Mr. Baldwin, at der kan rejses alvorlige Indvendinger mod Tilstaaelse af Støtte til særlige Industrigræne, og selv om man ser bort fra disse Indvendinger, vil en saadan Støtte sjældent vise sig at være mere end en midlertidig Lettelse, saaledes at Problemet stadig forbliver uløst.

Endelig er der efter Ministerens Mening den særlige Ulempe forbundet med Kedelsmedenes Plan, at den tidligere eller senere vil skabe nye Vanskeligheder stammende fra Konkurrencen mellem de subventionerede og de ikke subventionerede Skibe, og disse vil være saa meget mere alvorlige, som det jo er den almindelige Mening, at der allerede er et stort Overskud af Tonnage i Verden, og at man under alle Omstændigheder ikke har Lov til at forøge denne ved at subventionere Skibsbygning.

Den engelske Regering har med andre Ord indtaget nøjagtig den samme Holdning, som Baltic and White Sea Conferencens Generalforsamling i Oslo indtog i Sommer ved en enstemmig Resolution.

*Arvid Grefvick.*

menpakket Grødis og Tallerkenis i Skellefteå Havn, Skibsfarten dertil lukket for Sejlskibe. Grødis i Farvandet til Ursviken, Skruais, Rende holdes aaben af Isbryder i Ursviken Havn.

*Ratan.* — Fast Is med Rende i Ratan og Sikeå Havne. Skibsfarten besværlig, for Sejlskibe kun mulig ved Bugserhjælp.

*Bredskär.* — Grødis til Søs og i Farvandet derfra og til Holmsund. Fast Is med Rende til Umeå. Skibsfart kun mulig for Dampere.

*Järnäs.* — Grødis til Søs og i Farvandet derfra til Hörnefors. Fast Is med Rende i Farvandet til Norrbyskär og Nordmaling. Sejlads dertil kun mulig for Dampere.

*Skag.* — Isfrit til Søs. Tynd Fastis i Husums og Skags Havne. Skibsfarten besværlig for Sejlskibe. Fast Is med Rende i Farvandet til Örnsköldsvik. Skibsfarten lukket for Sejlskibe, kun mulig for Dampere.

*Härnö.* — Isfrit til Søs og i Farvandet ind til Härnösand Havn og videre op ad Angermanälven til Svanö. Fastis med Rende i Angermanälven ovenfor Svanö. Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere.

#### Finland.

*Farvandet til Uledborgs Havne.* — Ingen Meddelelse. Skibsfarten ophørt.

*Jakobstads Havneomraade.* — Løs Grødis og nydannet Is. Skibsfarten uhindret for maskindrevne Skibe, vanskelig for Sejlskibe.

*Räfsö och Mäntyluoto indre Havneomraade.* — Isfrit. Skibsfarten uhindret.

*Brahestad.* — Firmaet Wilén & Lindberg, Brahestad, telegraferer den 11. ds. til Skibsreder Torben Nielsen, København: Fyrskibet »Nahkiainen« er inddraget paa Grund af Isdannelse.

#### Kattegat og Skagerak.

*Strömstad.* — Isfrit til Søs. Tynd Fastis paa Idefjorden og i den indre Del af Dynekilen. Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

## DEN ØKONOMISKE SITUATION I SEPTEMBER I RUSLAND

Den danske Legation i Moskva har tilstillet Udenrigsministeriet følgende interessante Beretning om ovenstaaende Emne:

Den vedholdende Regn har ikke blot forsinket Indsamlingen af Kornet, men har ogsaa forringet Høsten. Nedgangen i Høstudbyttet anslaaes til ca. 200 Mill. Pud, saaledes at den samlede Høst kun bliver 3,860 Mill. Pud. Kornet lider af Fugtighed, og Fugtighedsprocenten anslaaes til 14-18. I den sidste Del af Maanedens sporedes en Bedring i Vejret, og Vintersaaningen foregaar normalt.

Kornet kommer stadig ikke frem paa Markedet i det beregnede Omfang. Ganske særlig gælder dette Rugen og Hveden, medens man sælger ud af de andre Kornsorter, saasom Byg, idet Prisen derpaa af Bønderne skønnes tilstrækkelig høj.

Regeringen advarer Bønderne om, at deres Prisforventninger er overdrevent høje i Sammenligning med Verdensmarkedet, og at de maa være forberedt paa en Reaktion, som Regeringen ikke kan standse.

Som Følge af den gode Høst sender Bønderne heller ikke deres Kreaturer til Markedet, men lægger dem til. Begæret efter Kød kan ikke tilfredsstilles, og Slagtningerne udgør kun 50 pCt. af beregnet.

Under Indtrykket af de stigende Priser paa Smør i London forceredes Eksporten i August; men da London-Priserne falder i September, gaar man over til Forsyningen af Hjemmemarkedet. Den samlede Udførsel i Kvartalet var 744 Mill. Pud eller 54 pCt. højere end i det foregaaende Kvartal, men kun 10.7 pCt. højere end i samme Kvartal f. A.

Den nye Høst af Oliefrø er begyndt at komme frem paa Markedet; den har lidt under Vejrliget og har en ualmindelig stor Fugtighedsprocent 16 pCt. (normalt 11 pCt.) og ringe Fedtindhold, hvorfor der for Frø af ældre Høst betales en højere Pris. Paa Grund af den ringe Tilførsel, som ikke kan dække Efterspørgslen, er Prisen paa Hør- og Hampefrø 30-35 pCt. højere end forrige Aar. Kun paa Solsikkefrø er Prisen den samme som sidste Aar.

Ogsaa med Hensyn til Hør — hvoraf Høsten er god (20 Mill. Pud), Hamp og Tobak viser der sig fra Bøndernes Side den samme Tilbageholdenhed med Hensyn til at bringe Produktionen paa Markedet.

### Stigning i Industriproduktionen.

Dette staar i Forbindelse med den Omstændighed, at der stadig er Mangel paa Industriprodukter til at tilfredsstille Bøndernes Begær; skønt Industrien fremskynder Produktionen efter yderste Evne. I August steg Produktionen af Industrivarer med 14.9 pCt., i September med 12.5 pCt. Den samlede Produktion udtrykt i Førkrigspriser udgjorde i September 249 Mill. Rubler mod 222 Mill. i forrige Maaned og 162 Mill. Rubler i samme Maaned forrige Aar.

Ialt har Værdien af Industriproduktionen i det sidste Aar beløbet sig til 2,471 Mill. Rubler (efter Førkrigsprisen) eller 70 pCt. af i 1913.

Udvindingen af Kul beløb sig i August til 1,272,000 Tons, i September 1,569,000. Alligevel holder Produktionen ikke Skridt med Forbruget, som tærer paa de opsparede Lagre, saaledes at der snart kan frygtes Kulmangel.

Naftaudvindingen steg fra 613 til 651 Tusind Tons.

Metalindustrien viste ogsaa Stigning sammenlignet med August, især for Staal (11.5 pCt.) og Valseprodukter (14 pCt.). Den samlede Produktion er 1½-2 Gange saa stor som sidste Aar paa samme Tid.

I Tekstilindustrien er Stigningen i Sammenligning med forrige Aar for Bomuldstraad 170 pCt., for ublegede Stoffer 167 pCt. og for Tøjer 163 pCt.

Ogsaa Gummiindustrien (Galoscher og Automobil-

ringe) samt Tændstikfabrikationen har været meget stærkt stigende.

Som Følge af den pludselig og stærkt stigende Produktion er Industrien i stærk Kreditnød, og dens Vekselforpligtelser er stigende.

Trusternes Omsætning har i den forløbne Maaned beløbet sig til 327 Mill. Rubler eller omtrent dobbelt saa meget som i September 1924. Børsomsætningen er i samme Tidsrum steget for alle Varer med 129 pCt., for Landbrugsprodukter med 24 pCt., for Industrivarer med 171 pCt.

Udførslen har udgjort 69 Mill. Rubler mod 51.7 Mill. i August, og Indførslen 76.3 Mill. Rubler mod 45.7 Mill. Der har saaledes i September været et Indførselsoverskud paa 7.2 Mill.

### Bøndernes Holdning vælter Regeringens Planer.

I en Redegørelse for den økonomiske Situation, som Hr. Kamenef for nylig fremsatte i en Partiforsamling, og som Dagen efter offentliggjordes i Aviserne, gav han ret uforbeholdent Udtryk for de Vanskeligheder, som Regeringen maa kæmpe med i den nærmeste Fremtid. Hovedpunkterne i hans Redegørelse er af ikke ringe Interesse og fortjener at anføres.

Regeringens Planer, sagde Hr. Kamenef, gik ud paa at udnytte den gode Høst ved at skaffe Kornet frem til Havnen og udføre det tidligt paa Efteraaret, medens Priserne endnu var høje. Derved vilde man faa store Kapitaler ind, som straks kunde anvendes til Indkøb i Udlandet af Produktionsmidler, saaledes at Industrien allerede til Vinter kunde staa fuldt rustet til at tilfredsstille Bøndernes Fornødenheder.

Det var imidlertid gaet anderledes, end Regeringen havde beregnet: Kornet kom ikke frem fra Bønderne. I Aar var Bønderne for første Gang igen frit Herre over deres Korn; der var ikke øvet nogen Tvang til at sælge; Skatterne var lettet, og deres Indbetaling fordelt over hele Aaret. Bønderne havde da ingen Grund til at sælge undtagen for at købe saadanne Industriprodukter, som de havde Brug for. Begæret efter disse viste sig saa pludseligt og voldsomt, at det ikke kunde tilfredsstilles. Følgelig steg Priserne, og da Markedet ikke kunde tilfredsstilles, holdt Bønderne Kornet tilbage. Dette havde de saa meget mere Anledning til, som der i Aar ikke var fastsat Maksimalpriser. Privatopkøbere, som tilbød høje Priser for Korn til Formaling, købte noget, men Regeringsopkøbernes Priser, som var beregnet efter Verdensmarkedets — med store Transport- og Salgsomkostninger — tilfredsstillede ikke Bønderne, som nægtede at sælge.

Som Følge heraf fik Regeringen ingen Kapitaler til Raadighed i Udlandet ved Salg af Korn dersteds, og man maatte derfor indskrænke Indkøbsbudgettet, med mindre man kunde faa store Kreditter som i Tyskland.

Dette bringer imidlertid Regeringen i Bekneb, thi af politiske Grunde maa den tilfredsstille Bøndernes Varehunger. Det var et af Lenins første Bud, at Bønderne skulde tilfredsstilles ved at skaffe dem billigere Varer, ved at hjælpe dem til moderne Agerbrugsredskaber, installere Elektricitet i Landsbyerne og i det hele taget, gøre Livet lysere og lettere for dem.

Dette kan Regeringen ikke under den nuværende Situation uden Kapital til store Indkøb i Udlandet. Der hersker en frygtelig Varehunger, som ikke kan tilfredsstilles: følgelig stiger Priserne paa Industriprodukter, og Kooperativerne, som faar Varerne billigt fra Regeringen, kan ikke altid afholde sig fra at kræve en overdreven Fortjeneste. Hvis paa den anden Side Kornet ikke udføres, men ophobes i Landet, maa man befrygte et pludseligt Prisfald, saa at Bønderne faar mindre for Kornet, samtidig med at de skal betale

(Fortsættes Side 798.)

## LÆREBOG I SØMANDSSKAB

Paa Gads Forlag er udkommet Lærebog i Sømandsskab til Brug ved Navigationsskolerne. Bogen er udgivet af Ministeriet for Industri, Handel og Søfart og er udarbejdet af Navigationslærer *H. A. Guldhømer*, Kontorchef *Emil Krogh*, Kaptajn *H. C. Lagesen* og Navigationsdirektør *Carl D. Neergaard*. Lærebogen er udarbejdet af Hensyn til de obligatoriske Eksaminer i Sømandsskab, der blev indført ved Revisionen af Loven om Navigationsundervisningen i 1916, men tillige med Henblik paa de videregaaende Kursus for Navigatører, der omhandles i Lovens Paragrafer, og vil i nogen Grad ogsaa kunne finde Anvendelse som Haandbog under den daglige Tjeneste, idet den indeholder udmærkede Oplysninger, der kan have Betydning ved Beregning af de hyppigst forekommende Ladningers Rumfang og Vægt, der vil kunne lette de Ansvarhavende Arbejdet paa dette Omraade. Stoffet i Bogen fremtræder i velordnet Rækkefølge, for hvilket Hr. Guldhømer har Æren, og de forskellige Afsnit giver, uden at være unødvendigt langtrukne, en udførlig Forklaring af de Emner, der behandles.

Afsnittene, der omhandler Sejlskibe, optager en uforholdsmæssig stor Plads i Bogen. De herunder hørende Emner er behandlet saa udførligt, at Eleverne ved at tilegne sig disse kan opfylde Fordringerne til Prøven i Sømandsskab. Man kan ikke frigøre sig for den Tanke, at Sømandsskab, erhvervet gennem Bogen, ikke staar paa Højde med det, der læres ombord under virkelige Forhold; meget af det, Eleverne her-

under skal tilegne sig, vil de aldrig faa Brug for ombord; men Loven kræver, hvor underligt det end lyder, teoretiske Sømænd.

Det er for Tiden næsten umuligt for den vordende Navigator at opnaa den Sejlskibsfart, som Sønæringsloven kræver for Bevis som Styrmand eller Skibsfører. Det viser sig da ogsaa, at man har maattet ty til Dispensationer fra disse Betingelser i udstrakt Grad. Man kan vel gaa ud fra, at Udgiverne har haft disse Vanskeligheder for Øje og tænkt sig i nogen Grad at kunne afhjælpe dem ved Bogens Anvisninger. Ud fra disse Betragtninger maa man komplimentere Forfatterne. Afsnittene er skrevet saaledes, at de i Forbindelse med klare og udmærkede Tegninger gør det muligt selv for en Lægmand at blive teoretisk Sømand; større Anerkendelse kan vel næppe gives. For hele Bogen gælder, at den er skrevet saaledes, at vordende Navigatører vil føle sig hjemme i Sproget, der er rigt paa de af Søens Folk særlig anvendte Udtryksmaader og Benævnelser. Tegninger og Illustrationer er klare og letforstaaelige, og Tabellerne indeholder Oplysninger, der vil være til Nytte i det daglige Liv ombord. Man maa derfor ønske de vordende Navigatører og Skibsførere til Lykke med Bogen, der vil lette dem Tilegnelsen af de Kundskaber, der ved Eksamen kræves i Sømandsskab, og Forfatterne til en velskrevet Bog, der vil kunne finde Anvendelse ikke alene paa Skolen, men ogsaa ombord i Skibene.

Kim.

## PORTUGISISK MONOPOL

Den portugisiske Regering har nylig dekretet, at Transport af Varer fra Azorerne til Lissabon skal ske under portugisisk Flag, hvilket ogsaa gælder Varer, der forsendes fra Azorerne til udenlandske Havne over Lissabon.

Det samme Dekret indfører stærkt forhøjede Afgifter for Godstransport med udenlandske Skibe fra Azorerne til europæiske Havne, der regelmæssigt anløbes af portugisiske Skibe.

mere for deres Industrivarer. Men dette er aabenbart ikke Vejen, ad hvilken Bondebefolkningen stilles tilfreds og vindes politisk.

## Bønderne maa tilfredsstilles.

Fra sit kommunistiske Synspunkt fremførte Hr. Kamenev endnu en alvorlig Betænkelighed, nemlig denne, at Bønderne, saafremt de ikke kan faa Varer for deres Penge, opsparer disse. Paa den Maade vokser Privatkapitalen igen og styrker de kapitalistiske Elementer — rent bortset fra, at Pengenes Stabilitet bringes i Fare ved en saadan Ophobning af Sedler, der ikke svarer til Varemængden. Det gælder om at skaffe Bønderne Varer, og subsidiært, hvis dette ikke lader sig gøre, da at faa dem til at indbetale deres Penge til Statssparekasserne, Kooperativerne og andre Opsamlingssteder, der er under Regeringens Kontrol, og hvis Midler kan anvendes til Indkøb af Varer og Produktionsmidler i Udlandet.

Kamenev tilraadede derfor at fremskynde Produktion og Indkøb saa stærkt som muligt. Han forudsaa store Vanskeligheder; men mente, at hvis Regeringen havde klarlagt Nødaarene, kunde den ogsaa nok klare de gode Aar.

Han har Ret i, at det vil lykkes at klare Situationen, men hans Udtalelser er interessante, fordi de viser, hvorledes Regeringen efterhaanden bliver mere og mere ude af Stand til at beherske den økonomiske Situation. Man kan ikke kontrollere Landbrugets Produktion og Omsætning, følgelig heller ikke dets Forbrug som er ganske afgørende i et Landbrugsland som

Disse Foranstaltninger er iflg. *Journal de la Marine Marchande* truffet for at imødegaa den Konkurrence, som et tysk Selskab har paaført Carregadores Açoreanos-Linjen, der for kort Tid siden dannedes i Ponta Delgado for Transport af Ananas.

## ROLAND-LINJEN UDVIDER

Roland-Linjen paatænker at udvide sin Kapital med 2 Millioner Mark til 15 Millioner, idet Rederiet har købt 3 Dampere af Rederiet Kimmes i Bremerhafen, der likviderer.

Sovjetunionen. Regeringen har, for at forsone Bønderne og bringe Landbruget op, maattet slippe sit faste Greb i det, og dermed brydes ogsaa dens Magt over Landets øvrige økonomiske Liv.

Den Udvikling, der her er begyndt, maa langsomt og gradvis nedbryde hele det økonomiske System. Men selvfølgelig staar man endnu kun ved Begyndelsen, og ingen kan forudse, hvor hurtigt Udviklingen vil gaa for sig, og hvilke uberegnelige Momenter, der kan gribe forstyrrende ind.

## Seddelømløbet og Metaldækningen.

Paa Grundlag af en nu modtaget Oversigt fra U.S.S.R.'s Stats Bank meddeler Gesandtskabet i Moskva, at Udstedelsen af Banknoter i de sidste 3 Maaneder er steget fra 66,450,000 Tchervontzer til 75,660,000, altsaa med 9,210,000. Denne Stigning er mindre end beregnet i det finansielle Program for denne Periode, idet man havde planlagt en Stigning paa 12,500,000 Tchervontzer. At Stigningen ikke naaede op til det projekterede Beløb skyldes, at de indenlandske Kornkøb ikke er blevet saa store som projekteret, idet Kornet ikke er kommet frem paa Markedet i det Omfang, der var ventet.

Metaldækningen var ifølge Oversigten den 1. Oktober d. A. følgende: Guld, 18,470,000 Tchervontzer (den 16. September 16,810,000); Platin, 3,180,000 Tcherv. (den 16. September 2,860,000); fremmed Valuta 4,670,000 Tcherv. (16. September 4,680,000). Det vil heraf ses, at Metaldækningen er forøget, medens Beholdningen af fremmed Valuta viser en mindre Nedgang.



## PLANERNE OM EN TYSK SKIBSVÆRFTSTRUST OPGIVNE

I den tyske Presse har man i den senere Tid drøftet Planer om en Sammenslutning af alle tyske Værfter efter samme Mønster som Anilin- og Jernværkstrusterne eller i et stærkt organiseret Kartel paa Grund af de for Skibsbygningsindustrien herskende overordentlig vanskelige Forhold. I begge Tilfælde skulde Formaålet være gennem et fælles Konstruktions- og Tilbudsbureau at regulere Prisspørgsmaalet samt ved Nedlæggelse af Værfter og Fordeling af indkomne Ordre at skabe en fast organisatorisk Enhed.

Fra indviet Side meddeles det imidlertid nu, at dette ikke er rigtigt. Man har ganske vist længe gennem Aftaler søgt at mildne den overordentlig haarde Krise indenfor Skibsbygningsindustrien. Man har ligeledes for lang Tid siden arbejdet med Planer om

Sammenslutning eller Kartel, men Vanskelighederne for Gennemførelsen heraf viste sig saa store, at man havde afbrudt Forhandlingerne herom. Forholdene indenfor Værftsindustrien er langt fra favorable for Trustdannelse, og det vilde være yderst vanskeligt at finde en Produktionsfordeling, eftersom det ved Skibsbyggeri drejer sig om en Produktion, som ikke kan bringes ind under én Formel.

Man søger derfor at finde en anden Udvej fra den haarde Krise, men hidtil er det ikke lykkedes og vil næppe heller lykkes, da man jo ikke ved nogen som helst Foranstaltning kan bringe Misforholdet mellem Verdenshandelen og den til Raadighed værende Tonnage til Ophør.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 17. November 1925.

I de sidste Dage af forrige Uge blev der sluttet usædvanlig megen Tonnage fra Nord-Sydamerika, og Efterspørgselen er stadig god; dog gaar det langsomt med at faa Raterne op, men naar baade Østen og Pacific er passive, koncentrerer Tonnagen paa de andre Markeder, og Følgen udebliver sjældent. Enkelte La Plata Befragtere har allerede udsendt Følere og svarer kategorisk paa alle nye Tilbud: »Prefer wait«, med mindre de kan faa Tonnage til en billig Penge; og da La Platas Kornmarked beherskes af 4/5 Firmaer, er det meget ubelejligt, bare en af de store indstiller Befragtingen for kortere Tid.

Det er forresten et Særsyn, at prompte Baade nu faar lige saa meget som Januar/Februar Tonnagen; men selvfølgelig glædeligt for de Redere, som har prompte Baade, og som ikke havde ventet det.

Kul ud til U.S.A. lægger Beslag paa en stor Flaade og hjælper til at stramme andre udgaaende Markeder; men det begynder at knibe med Sten, og Forsinkelser kan yderst let indtræffe. I Betragtning af det fløve Marked ud fra U.S. er det for lidt med 8/6d., 9/6d. Basis Kul selv med 1,000 Tons Losning, frit. De faste Udgifter i U.K. og U.S. er meget høje, og der løber altid noget ekstra paa, som ikke tages med i Kalkulationerne, og forudsat at Baaden kan bringes gratis over, er det tvivlsomt, om den næste Rejse dækker Udgifterne.

Oplægningsforslagene lader ikke til at vinde Indpas, og de Priser, som nu bydes for Ophugning, er meningsløst lave, saa at det ikke kan undre nogen, at mange Redere tager Chansen endnu en Tid. Det vilde ogsaa være lidt for ærgerligt at sælge nu til Ophugningspris, hvis det viser sig, at Markedet er paa Vendepunktet; men paa den anden Side maa og skal en stor Procentdel af Verdenstonnagen uskadeliggøres, inden Forholdene bliver taalelige; og de fleste ræsonnerer maaske »jo før jo bedre«; men de Redere, som sidder med de gamle og dyre Baade, har deres egen Mening, og da enhver er sig selv nærmest, gaar det ikke saa let med at tillæmpe Tonnagen efter Behovet. At der er bygget for meget i de sidste Aar, uden at de ældre Baade er udrangeret i tilsvarende Grad, gør det ikke bedre.

### TRÆLASTMARKEDET

er der ikke meget at sige om, ud over at Raterne stadig er lave og Kompositioner og Ekspeditioner gennemgaaende daarlige.

Det er umuligt at sige med Bestemthed paa Forhaand, hvornaar de enkelte Havne lukker, og een Dag eller Nat kan forandre Stillingen fuldstændig.

Fra Hvidehavet meddeles, at Havnene kan lukke hvert Øjeblik, og nogle Baade maa sandsynligvis gaa uden Last eller med Partlast.

Af Slutninger fra Østersøen bemærkes:

400 Std. Wasklot/Hull, 60/-, old Scanfin, 280 Std. Norrköping og Blankaholm/Hull, 47/6d., new Scanfin, 770 Std. Wiborg/Rotterdam, 26 Hfl. dbb, 23 Hfl. Pulpwood, 450 Std. Wiborg/London, 48/6d., 250 Std. Holmsund/Portsmouth, 60/-, 420 Std. Fredrikshamn/Antwerpen, 37/6d., 380 Std. Walkom/Antwerpen, 37/6d., 349 Std. Stocka/Zeebrugge, 49/-, 440 Std. Trångsund og Lappvik/Antwerpen, 38/6d., 1,100 Std. Wiborg/Alexandria, 60/-, nett terms, 350 Fv. Pernau/Grangemouth, 40/-.

### KUL, KOKS ETC.

Markedet til Danmark er stadig usselt, og de nærliggende Lande betaler forholdsvis bedre. 3/3,500 Tonnere faar 5/9d., 6/- til København/Aarhus, og der er bl. a. sluttet:

Forth/Aalborg, 2,200 Tonner, 7/-, Tyne/København, 2,200 Tonner, 6/-, Tyne/Nyborg, 2,500 Tonner, 7/6d., Koks 9/6d., Tyne/Nakskov, 1,900 Tonner, 6/9d., Hull/Nakskov, 550 Tonner, 11/- Koks.

Fra London er betalt lidt bedre, saaledes 10/3d. Greenwich/Odense og 10/- København. Fra Vestkysten noteres uforandrede Rater. Wales noterer 11/- med 400 Losning à 3/6d. til Leningrad-Cronstadt. Coasting er meget fast, og det samme gælder til Biskayabugten. Til Bordeaux-Nantes-Rochefort søges ca. 2,500 Tonnere til 6/6d.

### MIDDELHAVET ETC.

Der er Bedring over hele Linien, og for en Gang Skyld er der ikke alt for megen Tonnage. Lasterne til Spanien er faa og mindre tiltrækkende, hvorimod Vestitalien betaler 9/6d., 9/9d. for de største Baade og 10/3d., 10/9d. for 2,000 Tonnere; Sicilien 11/3d., 11/6d. for 3/4,000 Tonnere. Over Rotterdam er i længere Tid afskibet store Kvantiteter til Italien, og Danzig har taget en 6,000 Tonner til 11/-, 700/600 pr. December.

Wales/Øerne 10/- 5/6,000 Tonnere og indtil 10/6d. for mindre, prompte Baade.

De hjemgaaende Noteringer er omtrent uforandrede. Salt til Norge betaler ca. 16 Kr. nordligst Kristiansund N. og Esparto Oran og/el. Arzew/Sunderland 18/-, 18/6d.

Sortehavet er atter i Markedet for December, Basis 12/6d. Kontinentet, 13/- U.K., og fra Donau er sluttet en Del til 16/6d., 19/- U.K./Cont. For f.o.w. Lastning noteres 18/- U.K., 19/6d. een dansk Havn.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Kullasterne til U.S. holder de udgaaende Markeder oppe, og Sandsynligheden taler for, at Befragterne snart maa højere op i Raten. Fra Montreal er der betalt 3/9d. til E.C.U.K. og Atlantic 3½, 3/-. Cuba har genoptaget Befragtingen, men 18/-, 18/3d. er den

gængse Rate for December. Flere Baade er sluttet for nett charter Gulfen/Continent ca. 4 Dollars, og fra Montreal-Three River og New York til River Plate, 2 Lossehavne, har en spot Baad faaet Dollars 4.65 nett.

Lumber fra Nord Pacific til Japan 12 Doll.; Australien 13.75 Doll. og Atlantic 13.50 Doll.; Key West 16 Doll.; part cargo Miami 18 Doll. Korn til een irsk Havn noteres i 32/6d.; Shanghai 5 Doll.

#### SYDAMERIKA

Kulraten er igen svagere og svinger omkring 15/-, 16/- lower ports Novbr., og ca. 14/-, 15/- Decbr. Til Rio er sluttet op imod en Snes Dampere fra 14/- op til 16/- og enkelte med Option Santos.

Prompte mindre Baade fra La Plata har faaet ind-

#### SUBVENTIONEN TIL GÖTEBORG-FREDERIKSHAVN RUTEN

H allands Angbåtsbolag henstiller til Regeringen, at Hden vedblivende støtter Göteborg-Frederikshavn Ruten. Selskabet anmoder om, at Subventionen for næste Aar maa blive fastsat til  $\frac{2}{3}$  af den danske Subvention, der andrager 60,000 Kr., eller i hvert Fald til mindst 30,000 sv. Kr. Den svenske Subvention andrager i Øjeblikket 20,000 sv. Kr. I Perioden fra 1. Oktober 1924-1. Oktober 1925 har Linjen bragt et Tab af 1,664 sv. Kr., og der er saa ikke beregnet nogen Forrentning af den Kapital, der er bundet i Foretagendet.

#### ESTLAND SÆLGER SIN STATSFLAADE

Den estniske Stat ejer som bekendt sin egen Handelsflaade, men denne lønner sig ikke særlig godt. Det estniske Parlament har derfor udtalt sig for Nedlægning af Statens Rederibedrift.

Nu har et engelsk Skibsværft tilbudt den estniske Regering at købe Flaaden. Firmaet er villigt til at lade Skibene sejle under estnisk Flag og lade Mandskaberne bestaa af estniske Statsborgere.

#### OPSIGELSE AF NORSKE OVERENSKOMSTER

Under 10. ds. har Norges Rederforbund opsagt til Ophør den 15. December i Aar den i Efteraaret trufne Overenskomst med Norges Hovmester- og Kokkeforening og Norsk Sørestaurations-Forbund omfattende Personalet i udenrigsk Rutefart. Hovmestrene og Kokke i Trampfart har ingen Overenskomst.

#### FORESTAAENDE NEDSÆTTELSE AF HAVNE- AFGIFTERNE I LONDON?

I Skibsfartskredse og Handelskredse i London er man af den Opfattelse, at Tidspunktet nu er kommet for en betydelig Nedsættelse saavel af Afgifterne paa Skibe som paa Varer i Londons Havn. Denne Opfattelse er bleven bekræftet ved en Gennemgang af det Regnskab, som Havnemyndighederne for kort Tid siden har udsendt. Det fremhæves, at Reservefondet andrager £1 Million, og Benyttelsen af en Del af dette Beløb til en Nedsættelse af Afgifterne vilde, hævdes det, stimulere Handelen stærkt, og det paastaas, at Havnens finansielle Stilling vilde retfærdiggøre en Reduktion af de nuværende Afgifter med 20-25 pCt.

## JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

til 21/-, middelstore ca. 19/-, 18/- og 8,000 Tonnere 17/-, 17/6d. For Jan./Marts er Raten endnu ikke over 21/6d., 23/-.

#### ØSTEN

ligger fuldstændig nede. Der er sluttet et Par Ladninger Hvede fra Australien til Japan ca. 24/- og Sukker Queensland/London-Liverpool-Greenock ca. 42/6d. Sydafrika er fast, ca. 24/- Januar.

#### TIME CHARTER

De vestindiske Befragtere skal bruge megen Tonnage til Sukkertransporten, og burde betale mere end Tilfældet er i Dag, især for 6/12 Maaneder. Der noteres ellers mange Timecharter ordres, og dette er altid et godt Tegn.

#### „SØSTJERNER“

Postmester Einar Holbøll, Julemærkets Ophavsmand, har skrevet en fordringsløs lille Bog, hvori han mindes sin første Ungdom som Lærling i et af de gamle stolte Sejlskibe.

Bogen indeholder en Række korte Fortællinger, snart morsomme, snart rørende, der giver Udtryk for Forfatterens Kærlighed til Havet og Livet om Bord, Længslen efter Hjemmet og den Tids store Nøjsomhed. I sine Skildringer af Sømændene fremdrager han jævnlig de bløde og milde Træk i deres Sind, og Beretningerne, der jo skriver sig fra den Tid, da Sejlskibene beherskede Havene, er prægede af disses Romantik og vidner om, at Einar Holbøll trods de mange Aar, der er forløbet, siden han pløjede de vaade Veje, har bevaret sin Kærlighed til Havet usvækket.

#### OPLAGT TONNAGE I FRANKRIG

Den 15. Oktober var der i Frankrig og Algier oplagt ialt 321,522 B.R.T. mod 313,431 Tons den 15. Juli. Den oplagte Tonnage omfatter 3 Passagerbaade, 69 blandede Passager- og Fragtbaade, 58 Sejlskibe og 79 Bugserbaade og Lægttere. Af udenlandsk Tonnage er der i franske Havne oplagt ialt 62,284 Tons.

#### OVERENSKOMST MED DE MINDRE SEJLSKIBE

Sømændenes Forbund har paa en Generalforsamling, der har strakt sig over flere Dage, behandlet Forslaget til Overenskomst med Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe. Overenskomsten er vedtaget.

Generalforsamlingen har samtidig vedtaget at fortsætte Strejken overfor Dansk Sejlskibsrederiforening.

#### KRANAFGIFT I CUXHAVEN

Fra Midten af Oktober Maaned er følgende særlige Afgift fastsat for Benyttelsen af de elektriske Kraner i Amerikahavnen i Cuxhaven:

1) For Løftning af Gods, der ialt vejer over 3,000 kg, saafremt intet enkelt Stykke vejer over 1000 kg, betales 0,07 Rm. pr. 100 kg. Sildeimportdampere og Kuldampere betaler 0,05 Rm. Hvert paabegyndt 100 kg regnes for fuldt, og Minimumsafgiften er 2 Rm.

2) For Løftning af Varer indtil 3,000 kg og af enkelte Kolli andrager Afgiften 0,14 Rm. pr. 100 kg. Hvert paabegyndt 100 kg regnes for fuldt, og Minimumsafgiften er 0,70 Rm.

## <sup>A</sup>/<sub>B</sub> LARS KROGIUS & CO., <sup>O</sup>/<sub>Y</sub>

Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

## DEN ENGELSK FAGFORENINGSPOLITIK OG SØFOLKENE AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

J o nærmere England kommer det nye Aar, des stærkere bliver de Skygger, som lægger sig ind over dets Fremtid. Man ved, at der til Foraaret kan ventes en ny og meget stor Kulkamp, som højst sandsynligt fører ud i en Krise, og den store Fagforeningskongres i Scarborough gav mindst af alt Løfter om Vilje til Fred. Saa snart det gamle Aar glider ind i det nye, vil den politiske Situation i England være en anden end nu, og saavel den engelske som hele Verdens Skibsfart har vitale Interesser, som kan komme til at staa paa Spil.

Har man lidt Kendskab til *Baldwin* som Politiker og til engelsk Konservatisme, er der ingen, der kan tro, at han eller Partiet vil gaa med til en hel eller delvis Nationalisering af Kulgruberne og til Bibeholdelse af den nuværende Lønstandard til Grubearbejderne. Den finansielle Situation er i høj Grad forværret, og Statsfinanserne kan ikke taale nogen større Spænding. Det maa derfor komme til et stort Opgør i det kommende Foraar, hvis Arbejderne ikke gaar med til at sænke Lønnen. Det vil de ikke, og *Baldwin* maa da gennemføre sin Trusel, give dem sort paa hvidt for, at der ikke er anden Vej frem. Han vil ikke vige tilbage for nogen Lønkamp, men maa for at være vel rustet til den søge Hjælp hos Industrien og Skibsfarten. Hidtil har han forsømt det, optaget som han var af Flaaderustninger og mezopotamiske Æventyr. Men han har nu lovet Bedring, efter at den fremtrædende Skibsbygger *Sir George B. Hunter* i et Brev har henvendt sig til Premierministeren. Det skal have gjort et dybt Indtryk paa *Baldwin* og hans nærmeste, fordi *Sir George* tørt og ligefremt hævdede, at Kulkrisen, der rider Regeringen som en Mare, kun afspejler hele Situationen i Næringslivet. »Masser af Unge vokser op, uden at de har noget Arbejde. Hvad er der i Vejen med vor Industri, med vor gamle nationale Søfart, Landets Stolthed? Er det Kapitalismens eller Fagforeningernes Skyld? Vi gaar ikke frem mod bedre Tider, og vi er allerede paa Ruinen.« Ude om i de kommercielle Krese i England blev dette Brev læst med den største Interesse, og mange lignende Henvendelser følger direkte i dets Spor.

Man har paa Grundlag af Brevet fra *Sir George* ønsket nedsat en Kommission, som skulde undersøge den engelske Handels og Søfarts Kaar; det bliver dog ikke til noget, fordi man fra anden Side har ment — og med Rette — at man har haft Kommissioner nok. Og det er ikke nødvendigt at faa en ny i dette Tilfælde. Ved at se paa de britiske Jernbaners Driftsregnskab faar man klar Besked paa, hvor Ondet ligger. Lønniveauet er fra 1913 steget med 140 pCt., og i Stedet for at modarbejde denne Stigning gennem Personaleindskrænkning, har man udvidet dets Antal til 702,000, hvilket er 60,000 mere end i 1913. Samtidig møder Trafiken med en permanent Tilbagegang, for en væsentlig Del paa Grund af de fire Aars Krig, som viser sig at være mere underminerende, end man fra først af skulde have troet. Hele Roret maa lægges om i den engelske Husholdning — men det vil blive svært; ikke fordi Englænderen mangler økonomisk Indsigt eller common sense, men fordi han kun med allerstørste Besvær kan frigøre sig fra det gamle politiske System, der er vant til at tage alt for meget Hensyn til Fagforeningerne, og ofte viger tilbage for deres forventede Modstand, selv om man ikke har Sikkerhed for, at den vil komme.

Kongressen i Scarborough kom meget indgaaende ind paa en Behandling af den engelske Søfarts Kaar, men ikke en eneste Taler røbede nogen Indsigt i, hvad der skulde gøres fra Arbejdernes og fra Søfolkene Side, for at faa bragt Handelsflaaden i konkurrence-dygtig Stand. Da Præsident *Swales* aabnede Stævnet, der vistnok er det største, der endnu har været i Eng-

land, betonede han med en nærmest arrogant Styrke, at »Eftergivelsens Tid er nu forbi;« og han motiverede denne Udtalelse med at pointere, at en af Landets største Klasser nu var den »som dannes af de professionelle Rentiers, som ikke gør det mindste Arbejde, ligger paa Kurhoteller Aaret rundt i Schweiz, Italien og Frankrig og tilmed gør alt for at unddrage sig Skatterne. Har vort Land Raad til at underholde denne talrige Klasse, har det ogsaa Raad til at betale de ubeskaarne Lønninger. Vi forstaar godt, at Skibsfarten har Vanskeligheder, men der kan hjælpes paa dem ved at sejle alle Rentierne hjem til England og faa dem til at gaa ind som arbejdende Led i Produktionen.«

Kongressen var forøvrigt en Bekræftelse paa, at de britiske Fagforeninger nu helt er erobret af Socialdemokratiets venstre Fløj, medens Kommunisterne stadig er i Minoritet. Dog vokser de i Tal, men mindre i Styrke paa Grund af Mangel paa faglig Indsigt, indenfor Søarbejdernes Afdelinger, det var ene dem, der foreslog Resolutionen om, at Kapitalens Tilintetgørelse skulde være Maalet, ligesom Industrien skulde overlade Arbejderne Værkstederne . . . for bl. a. derved at »gøre dem til Herrer over Skibsbyggeriet og dermed over Flaadens Størrelse.«

Enhedsfronten mod Kapitalismen er de kommunistiske Søfolks Kæphest; de rider den altid, men uden politisk Talent og er derfor i Minoritet, hvad det rent faglige angaar. De har ikke kunnet gennemføre et eneste Krav overfor Rhederierne og paa Kongressen maatte de nøjes med at faa vedtaget en Resolution om, at Generalraadet skal sætte sig i Forbindelse med tredie Internationale, for indenfor Søfolkene Kreds at danne en international faglig Front. For at ramme det mere moderate Arbejderparti besluttede Søfolkene ogsaa at gaa mod enhver Støtte af Dawesplanen og for Stadfæstelsen af Retten til at gaa ud af Arbejderorganisationernes Forbund, hvis man ønsker det. Denne Tilladelse blev givet, men en moderat Sejr blev vundet af de socialdemokratiske Arbejdere, da Sømændene vilde give Generalraadet diktatorisk Myndighed til at erklære Generalløstrik indenfor hele den engelske Søfart, med effektiv Støtte af de beslægtede Fag. Her tabte Sømændene, og deres Forslag blev henvist til Fagforbundsstyrelsens Overvejelse. Traditionen tro, vil det da blive sylltet til næste Kongres.

At det kommer til en stor Kamp om Kullene og Kulgruberne nu til Foraaret, er der ingen Tvivl om; man rustet sig allerede, men paa forskellig Vis. De engelske Søfolk er uhyre aktive, vel vidende, at Kulkrisen er af vital Interesse for hele Skibsfarten, men nu som saa ofte før er de naive og kortsynede i deres Metoder. De har ladet sig blænde af Trotsky, som fornylig udtalte, at han satte sit Haab til England, og straks tror Søfolkene forskellige Forbund og Organisationer, at det vil komme til Revolution i Storbritannien, hvad der er lige saa usandsynligt som en Opstand her i Landet. Et Samfund, der som det engelske, er i saa høj Grad afhængigt af indførte Levnedsmidler og af Industriexport, er nok mere følsomt for Forstyrrelser end vort, der har Landbruget som Regulator. Men den engelske Folkekarakter er lige saa rolig og betænksom som vor, og alle, der har Kendskab til den, vil indrømme, at den ikke vil indlade sig paa Æventyr af revolutionær Art. At Søfolkene vil lide Skuffelser, naar de venter Revolution, er givet, men deres Forhaabninger til de industrielle Konflikter er ikke ubegrundede. De er den store Fare, og her ser Sømandsforbundene rigtigt, naar de regner med, at det politiske Arbejderparti kan tage al Kontrol over Fagforbundene. De politiske Ledere er af Situationen tvunget over i Moderationen og har maattet vise Kommunismen fra sig. Derved staar de i Opposition til

(Fortsættes Side 802).



## HAMBURGS HAVNELOV

»Verband Deutscher Reeder« har rettet følgende Henvendelse til Dansk Dampskibsrederiforening: Paa Foranledning af Politimyndighederne i Hamburg henviser vi til, at den ved Lov af 8. Juli 1925 ændrede Paragr. 30 i Hamburgs Havnelov stadig bliver overtraadt.

Nedenfor gengiver vi den paagældende Bestemmelse og beder Dem drage Omsorg for, at det paalægges Skibsførerne nøje at overholde denne Forordning og da navnlig Bestemmelsen i 2. Stykke.

Paragr. 30 lyder saaledes:

I Mundingerne af Havneindskæringerne og i Farvandets Krumninger skal der sejles langsomt, og Skibet skal holde sig i højre Side af Farvandet. Inden

et Skib løber ind i eller ud fra Mundingerne og Krumningerne, skal det give et langt Stød i Fløjten.

Ønsker et søgaaende Skib at løbe ud fra en Havneindskæring, skal det en Time før Afgangen om Dagen hejse en sort Kugle, om Natten en hele Horisonten rundt synlig rød Lanterne paa Fortoppen eller paa den højeste Mastetop. Saasnart Skibet har forladt Havneindskæringen, fjernes Signalet, der kun er et Advarselssignal for modgaaende Skibe; Signalet giver ikke det paagældende Skib For-Sejlingsret.

Broer maa kun passeres med langsom Fart og i højre Side, eller hvis der er flere Broer da gennem den højre.

alle Sømandsorganisationerne, der vil, at Fagforeningerne i Kulstriden skal gaa over til Generalstrike, tiltinge sig Magten og gøre Kongressen til Englands virkelige Parlament. Om det kan komme til en Generalstrike maa Tiden vise; vist er det imidlertid, at det er Søens Folk, der kommer til at spille en stor Rolle, naar det skal gaa løs til Foraaret.

At Sømændene trods alt faar Arbejderklassens Øre i den Grad, som de gør, skyldes det Faktum, at Fagforeningerne danner en Minoritet udenfor Arbejderklassen. Statens Sygeforsikring har 15 Millioner Mænd og Kvinder, medens Fagforeningerne kun har 4 Millioner og har været i saa stærk Tilbagegang lige siden 1921, at de nu kun er halvt saa mange som da. De talrige Konflikter har formindsket Fagforeningernes Kasse i samme Proportion, og Administrationen har gennemgaaende vist sig at være alt for dyr. Det er dette, der har svækket Fagforeningerne udadtil og givet de urolige Elementer, som føres an af Søfolkene, den Styrke, de nu har. Oprindeligt ønskede Fagforeningerne ikke at komme ud i en Lønkamp nu; de vilde forhandle om en moderat Lønnedsættelse ud fra det Synspunkt, at det britiske Arbejdes Produktivitet ikke længere var større end andre Landes. Men de fik ikke Lov. Søfolkene og andre kommunistiske Elementer lod dem føle deres egen Svaghed, og for at det ikke skulde komme til nogen Sprængning eller yderligere Tilbagegang, gik de ledende indenfor den faglige Bevægelse længere til Venstre, end de oprindeligt havde tænkt sig.

Gennem det Sekel, de engelske Fagforeninger har

bestaaet, har de været ledet af tre Principer, som altid har domineret Bevægelsen. Omkring det attende Aarhundredes første Halvdel var det fremherskende Princip Retten til frit Arbejde og frit Arbejdsvalg. De gamle Laug faldt, og den engelske Industri fik sin dominerende Verdensstilling. Saa kom det andet Princip, der vilde lade Lønnen bestemmes af Tilbud og Efterspørgsel i Arbejdskraften, og de engelske Fagforeninger fik en Position, der var solidere end i noget andet europæisk Land, fordi Arbejderne fik en bedre Levestandard, der var baseret paa en strategisk god Position. Den blev først røkket, da den engelske Industris Monopolstilling ophørte ved det forrige Aarhundredes Slutning, og Arbejderbevægelsen blev tvunget ind i Defensiven og man maatte stille sig tilfreds med »a living wage«, en Løn, som man lige kan leve af. Men den er svingende fra Fag til Fag og tager ikke Hensyn nok til Udlandets Konkurrence, der slaar de britiske Fagforeninger itu, saaledes at de nu maa finde sig i, at Søfolkene truer med at ville tvinge dem til at anvende udemokratiske Metoder og til at skabe et Mindretalsdiktatur overfor Befolkningens Majoritet. Der er Konflikt mellem de politiske Arbejdergrupper, som ikke vil slippe de gamle Principper, og de mere faglige, der har lært af Moskva, og som kun vil den rent marxistiske Politik. Brydningen mellem disse to Grupper er et af den kommende Kamps mest afgørende Momenter, af Interesse mest for Skibsfarten, der berøres direkte, da det er Sømændene, der fører an.

Johannes Lehmann.

## KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.  
SIGNALERINGSFYRVÆRKER AF ENHVER ART  
Leverandør til de henværende Dampskibsselskaber og Statsbenedriften Søfartsafd.

Laboratorium: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031  
Tlfgr.-Adr.: „Raket“, København. Privatlf. Nora 2393



## Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade  
103

## DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

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

TELEFON CENTRAL  
7281-7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

DEN ANERKENDTE  
ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION  
FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:  
Telefon 8210 EMIL A. SCHNEIDER Nørregade 40  
KØBENHAVN

J. CHR. PETERSENS  
PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn  
Telefon:  
Central: 243 · 8876 · 7656  
Hovedforhandler af Statens Papir

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Stabelafløbning.

Lørdag den 31. Oktober 1925 sattes fra Odense Staalskibsværft den sidste af de tre til Rederiet *Wilh. Wilhelmsen*, Oslo, kontraherende Nybygninger i Vandet.

Skibet, der fik Navnet »Trianon«, har følgende Dimensioner:

Længde mellem Pp.....	435'
Bredde moulded .....	56'
Dybde moulded til Shelterdæk.....	39'

Det er bygget som aaben Scheltermælk med Bak og Hytte, og har paa en Dybgang af 28' 5" en Bæreevne af 9,500 Tons. Efter Afløbningen, som forløb udmærket, fortøjedes Skibet ved Værftets Monteringskaj for at færdiggøres.

Til Stede ved Afløbningen var, som Repræsentant for Rederiet, Skibets tilkommende Fører, Kaptajn *Endresen*, for

britisk Lloyds, Ingeniør *J. v. Rosen*, samt Værftets Direktion. Paa den ledige Bedding lægges lige efter Oprydningen Kølen til en 7,000 Tons Dieselmotorskib til samme Rederi.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. NOVEMBER 1925.

London .....	19,44	Madrid .....	57,20
New York.....	402,00	Amsterdam .....	161,90
Berlin .....	95,60	Stockholm .....	107,45
Paris .....	16,25	Oslo .....	82,00
Antwerpen .....	18,40	Helsingfors .....	10,13
Zürich.....	77,55	Prag .....	11,92
Rom .....	16,20	Wien .....	56,70

## POSITIONSLISTE PR. 16. NOVEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Kobbervik 14.11.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø* oplagt i Helsingør.  
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Kbhvn. 1.11.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Nagasaki 15.11. til Kobe.  
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. New York 9.11.  
s.s. *Aladdin* Nielsen, ank. Bremen 5.11.  
s.s. *Alderney*, afg. Narvik 13.11. til Rotterdam.  
s.s. *Alexandra*, ank. København 25.9.  
s.s. *Alf*, ank. Zaandam 7.11.  
s.s. *Alfa*, afg. Palamos 13.11.  
s.s. *Alfred Hage*, afg. Ghent 15.11.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Ceuta 16.11. til Melilla.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Trångsund 13.11.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Bluefields 10.11.  
s.s. *Anna*, ank. Danzig 14.11.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Gefle 15.11.  
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Salorin 14.11.  
s.s. *Arabien*, Harder, afg. St. Thomas 2.11.  
s.s. *Argentina*, Juel Larsen, afg. Buenos Aires 13.11. til Bahia Blanca.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Oslo 15.11. til Barry Roads.  
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Oslo 15.11.  
m.s. *Asia*, afg. Singapore 15.11. til Antwerpen.  
s.s. *Aska*, Olsen, ank. Ostende 13.11.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Hook of Holland 13.11. paa Rejse til La Rochelle.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Colombo 13.11. til Aarhus.  
m.s. *Australien*, Dahl, afg. San Diego 5.11. til Hamburg.  
m.s. *Avance*, Hansen, ank. London 12.11.  
s.s. *Æxel*, Magleby, oplagt i Kbhvn.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Belgien*, afg. Grangemouth 13.11.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart afg. Kbhvn. 16.11. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Falk, Kbhvn.-Mariagerfj. og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgil*, Bang, afg. Wiborg 16.11. til Antwerpen.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Garston 1.11.

s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. København 14.11. til Danzig.  
s.s. *Bodil*, afg. Malaga 15.11.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Holtenau 11.11. paa Rejse til Stockholm.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Eureka 14.11.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 14.11.  
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Ørnsköldsvik 12.11. til London.  
s.s. *Bolnia*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben-Hansen, ank. Kbhvn. 12.11.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 4.11. til Bahia Blanca, pass. Madeira 11.11.  
s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Nykøbing F. 7.11.  
s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. Björkö 13.11.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.11.  
s.s. *Britta*, ank. Newcastle 12.11.  
s.s. *Brosund*, Skou, afg. Korsør 14.11.  
s.s. *Brynhild*, Huus, i Dok i Kbhvn.  
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Nuevitas 27.10.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, i Dok i Kbhvn. siden 25.10.  
s.s. *Carmen*, ank. Sikea 11.11.  
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Barcelona 14.11.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. London 12.11.  
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Calais 10.11.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Manchester 13.11.  
s.s. *Cimbria*, Svan, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Port Talbot 13.11.  
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Barry 14.11.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Vest-Afrika 4.11.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.C.), Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) pass. Ushant 14.11.  
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Preston 10.11.  
s.s. *Danefjell*, Christoffersen, ank. Vejle 12.11.  
m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov.  
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Hernösand 10.11.  
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Frederikshavn 15.11.  
s.s. *Danery*, Voss, ank. Skellefteå 9.11.  
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Boston 14.11. til Philadelphia.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Pernambuco 8.11.

SKIBS-  
PROVIANTERINGS-  
HANDLERE

## København:

J. Andersen &amp; Co., Frederiksgade 7.

## Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

## Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Telgr.-Adr. Saxberg.

## Vejle:

W. Coops, ogsaa aut. Forhryingskontor.

**J. C. F. SCHMID**  
SKIBSHANDLER OG SLAGTER  
*Prins Hendrikkade 57*  
*Grundlagt 1855* **AMSTERDAM** *Telefon 49410*  
*Telegr.-Adr.: »Jecofes«*  
PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:  
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

## GINO &amp; EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 **VENEZIA** Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE  
ASSURANCE-AGENTER

LONDON

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LONDON  
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	
Tyne Dock, 67, Hudson Street .....		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street .....		} Lambert
West Hartlepool, Victoria Terrace .....		
GLASGOW, 78, St. Vincent Street .....	} Lambert	
Methil, 82, East High Street .....		
Burntisland, 20, High Street .....		
HULL, Prudential Buildings .....	} Lambrose	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....		} Lambrose, Grimsby
Immingham, Dock Offices .....		

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:  
Walkins' "Receptive, Phone, London"    London: Avenue 2184 & 2185  
Scott's "Receptive, London" (Foreign)    Grimsby: Central 2073 & 2871  
A.B.C. "Carlbon, Grimsby"    Hull: Central 5993 (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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
7 Chapel Street .... Liverpool  
1 Cannon Street .... Birmingham  
24 Charles Street .... Bradford  
York Houses 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

ANTWERPEN

## 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

LISSABON

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

## 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

ROTTERDAM

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn    Reassuranceforeningen Skuld  
Danske Sejlskibsredere Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON    TELEGR.: »KNUDSEN«

GHENT

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

ROTTERDAM

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER



s.s. *Delaware*, Pedersen, afg. Rørdal 6.11. til Miami.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i Eksportfart, afg. Newcastle 16.-17.11. til Nakskov.  
 s.s. *Dorrit* pass. Gibraltar 13.11.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Dok i Kbhvn. 12.11.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Korsør 12.11.  
 s.s. *Ebba*, ank. Valencia 12.11.  
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Eksportfart, afg. Leith 16.-17.11.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Tunis 13.11. til Marseilles.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Kielerkanal 14.11. paa Rejse til Helsingfors.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Swansea 11.11.  
 s.s. *Ella*, oplagt i Kbhvn. siden 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, afg. Southampton 14.11.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 14.11.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Leith 10.11.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aarhus 13.11.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Nakskov 13.11.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Baltimore 7.11.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Helsingør 14.11. til Blankaholm.  
 s.s. *Erik*, oplagt i Kbhvn. siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Dakar 10.11. paa Rejse til Cape Town.  
 s.s. *Erik Boye*, ank. Ghent 12.11.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Nexø 14.11.  
 s.s. *Esberrn Snare* oplagt i Kbhvn. siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Hangö 16.11.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, afg. London 16.11. til West Hartlepool.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Rotterdam 15.11.  
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 15.11.  
 s.s. *Expres* oplagt i Kbhvn. siden 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, Ruten Kbhvn.-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Hamburg 16.11.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Riga 5.11. til Leningrad.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimshby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, Kbhvn.-Frederikshavn og Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 13.11.  
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holdst, afg. New Orleans 31.10.  
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Horsens 6.11.  
 s.s. *Frankrig*, ank. København 12.11.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Summerside 14.11.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Malta 11.11. paa Rejse til Beyrouth.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 7.11.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Cienfuegos 10.10.  
 s.s. *Frejfr*, oplagt i Kbhvn. siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 17.11.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Helsingør 16.11. til Rørdal.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Cabo Carvoiro 11.11.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i Kbhvn.  
 s.s. *Gerda* afg. Wiborg 12.11.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Baltimore 31.10.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Amsterdam 13.11.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, afg. Nordström 11.11.  
 s.s. *Gunver*, ank. Hamburg 16.11.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Leningrad 8.11.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Boness 5.11.  
 s.s. *Halldan*, Ørbeck, afg. Bordeaux 13.11. til Havre.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Canakry 7.11.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Swansea 14.11. til Oran.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hook of Holland 28.10.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Antwerpen 7.11.  
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Leningrad 18.11.  
 s.s. *Harald*, opl. i Kbhvn. siden 23.7.

s.s. *Harriet*, ank. Swansea 10.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, ank. Sunderland 13.11.  
 s.s. *Helga*, pass. Holtenu 16.11.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Kbhvn. 6.11. til New York.  
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Leningrad 9.11.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. København 11.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Korsør 16.11.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt i Kbhvn. siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 11.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Holland* afg. Boness 12.11.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ivigtut 14.11.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Cardiff 4.11.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Valparaiso 10.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Helsingfors 14.11.  
 s.s. *Inger*, afg. Ferrol 13.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Barcelona 14.11.  
 s.s. *Island*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Montreal 12.11. til Bremen.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, ank. Kbhvn. 15.11.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, ank. Vilajoki 8.11.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Yokohama 10.11. til San Francisco.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Charlottetown 11.11.  
 s.s. *Jenny*, ank. Palma 13.11.  
 s.s. *Johanne*, afg. Cardiff 10.11.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Gibraltar 10.11.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. Fastnet Rock 31.10. paa Rejse til Boston (U.S.A.).  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. New York 14.11.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Sønderborg 15.11.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. København 27.10.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Hook of Holland 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Blyth 12.11.  
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Swansea 11.11.  
 s.s. *Karla* afg. Larbro 15.11.  
 s.s. *Kasan*, oplagt i Kbhvn. siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 12.11.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Nizza 14.11.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Esbjerg 16.11.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Hamburg 13.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Cardiff 10.11. til Nizza.  
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Cienfuegos 12.11.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Heilsø, ank. Sunderland 14.11.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Rufisque 2.11.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Plymouth 28.10.

## L

s.s. *Lars Kruse* afg. Teneriffa 13.11.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Hull 13.11.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. London 10.11.  
 s.s. *Lillian*, ank. London 13.11.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. St. Servan 14.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Hull 14.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 16.11. til Göteborg.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 16.11. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Heide, afg. Pensacola 24.10. til Aalborg.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Malaga 13.11.

**A/B NIELSEN & THORDÉN** <sup>o/y</sup>  
 Telegram-Adr.: »Tonnage»      Coder: Scott's og Watkins'  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor: HANGÖ  
 Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition  
 Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

**KUL & KOKS ATIESELSKAB**  
 TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"  
**BUNKERS**  
**HELSINGFORS**

## JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

PHILADELPHIA

## 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.

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

MONTREAL

## DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*

*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

NEW YORK

MONTREAL

## BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET

Telegram-Adr.: BLIDBERG

NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

## 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. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GOOLE

## 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

GLASGOW

## T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,

GOOLE

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

SUNDERLAND

BURNTISLAND

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

## JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«

Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

## Cameron's

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

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.

MANCHESTER

s.s. *Maja*, Tvergaard, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Málaya*, Kruse, afg. Suez 11.11. til Singapore.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. London 31.10.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 16.11. paa Rejse til W. Hartlepool.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Oran 14.11.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, afg. Malaga 13.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kotka 11.11.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. London 9.11.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. København 14.11. til Hungerburg.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, afg. Montreal 4.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Fair Isle 15.11. til New York.  
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Port Talbot 13.11.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Denia 16.11. til Malaga.  
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Nordfjord 14.11. til Færøerne.  
 s.s. *Møen*, Olsen, Kbhvm.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

## N

s.s. *N. F. Høffding* ank. Terneuzen 12.11.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Nakskov 13.11.  
 s.s. *Nancy* afg. Danzig 7.11.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Antwerpen 15.11.  
 s.s. *Nautik* afg. Gandia 15.11.  
 s.s. *Neptun*, afg. Hargshamn 14.11.  
 s.s. *Nerma* ank. Helsingfors 13.11.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. St. Vincent 11.11.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe* pass. San Lucar 12.11.  
 s.s. *Nordseøen*, ank. Wasa 14.11.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Aarhus 12.11.  
 s.s. *Norman Isle* ank. Hamburg 16.11./

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Ankersø, Stettin.-Kbhvn.-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i Kbhvn. siden 14.11.  
 s.s. *Olga*, ank. Melilla 13.11.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt i Kbhvn. siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 8.11.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Teneriffe 15.11. til Bordeaux.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

s.s. *P. Madsen* ank. Nyborg 8.11.  
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Rufisque 13.11.  
 s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Blyth 10.11.  
 s.s. *Palnatøke* ank. Svendborg 27.10.  
 m.s. *Panama*, Hjørnum, afg. Portland 11.11. til Seattle.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 29.10.  
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Brevik 29.10.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Las Palmas 15.11. paa Rejse til Freenantle.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 6.11.  
 s.s. *Polly*, Fischer, afg. Danzig 15.11.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn 13.11.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Gibraltar 13.11. paa Rejse til St. Louis du Rhone.

## R

s.s. *Randi* afg. Almeria 14.11.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Perim 13.11.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, pass. Kbhvn. 9.11.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, afg. Zaandam 18.11.  
 s.s. *Roma*, Olsen, afg. Køge 16.11.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Dunston 14.11.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 12.11. paa Rejse til Nyborg.  
 s.s. *Seine*, Barzic, afg. Bordeaux 16.11. til La Pallice.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Penang 14.11. til Colombo.  
 s.s. *Senegal*, Thorildsen, ank. Zanzibar 15.11.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Sydney 5.11.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Cape Town 12.11. til Algoa Bay.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Iquique 8.11.

s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. San Francisco 29.11. til Auckland N. S. W.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Valencia 9.11.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 16.11.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, pass. Kbhvn. 15.11. p. R. t. Wiborg.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Dartmouth 14.11.  
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 15.11. paa Rejse til Rouen.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Antwerpen 12.11.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, pass. Brunsbüttel 10.11.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Las Palmas 14.11.  
 s.s. *Skinfaxe*, Koch, afg. Danzig 17.11. til Horsens.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 9.11.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Dunnet Head 15.11.  
 s.s. *Skotland* afg. Southampton 13.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Velsen 10.11.  
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Aarhus 16.11.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Seville 13.11.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Blyth 11.11.  
 s.s. *Stat*, Clausen, ank. Havana 13.11.  
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Bordeaux 15.11.  
 s.s. *Stella* ank. Leningrad 12.11.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Miami 9.11.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 14.11. til Liverpool.  
 s.s. *Svava*, Christensen, pass. Hanstholm 17.11. p. R. t. Kbh.  
 s.s. *Svend Pii* afg. København 12.11.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, ank. Quebec 14.11.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ziguinchar 13.11.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Nuevitas 11.11.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Rute

## T

s.s. *T. M. Werner* afg. Tyne 13.11.  
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. København 8.11.  
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Stettin 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Taasinge*, oplagt Kbhvn. siden 6.8.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Korsør 13.11. til Cardiff.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksportfart, afg. Kbhvn. 16.11. til Nakskov.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Gandia 10.11.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Memel 15.11.  
 s.s. *Tjaldur*, oplagt i Kbhvn. siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Valencia 14.11.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Immingham 12.11.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Cape Town 21.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Kbhvn. 13.11. til Bristolkanalen.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, Kbhvn.-Leningrad Ruten.

## U

s.s. *Uffe* oplagt i Kbhvn. siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 16.11. til Reval.  
 s.s. *Ulla*, Jensen, ank. Swansea 11.11.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Genua 15.11.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Uraniøborg*, Rise, ank. Port Arthur 14.11.

## V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.11.  
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 10.11. til Bordeaux.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Hull 13.11.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Odense 15.11.  
 s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. Ivigtut 5.11.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Yavaro 14.11.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Pedersen, afg. New York 14.11. til København.

## W

s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Aarhus 16.11.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Valencia 6.11.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Trångsund 8.11. til London.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Port Said 11.11. til Oran.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt i Kbhvn. siden 27.10.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) pass. Ushant 15.11.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Charlottetown 13.11.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Port de Bouc 11.11.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

Telegr.-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.

**VØLUND**

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND«  
ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S  
Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG  
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER  
TØRDOKKEREgne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene 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 KompagnietAdm. Direktører for  
»ACCURATA« 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, Tornøegaarden, Bergen.

**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- &amp; KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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.

## FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

*Enerepræsentant i Danmark for*

HOWDENS  
VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET  
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687    Telegram-Adr. »Steamphilip«

AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B

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  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORREINING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: KALVEBOD BRYGGE 4,  
 „MARIUSØN“ KØBENHAVN B

**NORTHERN  
 SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
 Hvilken som helst Code

**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,  
 Motorlægtøer og  
 Rhin-Baade  
 \*  
 Telegram-Adresse:  
 VELTENAAR, ROTTERDAM

**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En' reprenører for  
 Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
 »ACCURATA CO., Ltd.  
 Korporationen for edsvarne  
 Vejere, Møllere og Tøllere  
 i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-O'sen, Tornøegaarden, Bergen.

**A. P. MØLLER**  
 KØBENHAVN

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

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

DAMPSKIBS-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«

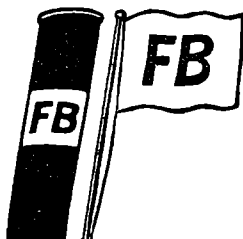
SKIBE

**C. P. JENSEN**

St. Annø 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  
 Natlf. i Strandingsstifælde: Strand 1302

*Bugsering · Bjergning · Vandforsyning*

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 48

FREDAG 27. NOVEMBER 1925

32. AARG.

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

### VI KRÆVER! OG VI STREJKER!

Vi staar vel desværre overfor en Vinter saa mørk og knugende, som dansk Erhvervsliv nogensinde har oplevet. Saa at sige daglig vokser de arbejdsløses triste Skare, og intet Lysskær, selv nok saa svagt, paa denne Haabløshedens blygraa Horisont giver Løfte om, at bedre Tider kan ventes i en overskuelig Fremtid. Hvor skulde de forøvrigt komme fra? Vort Løn-niveau, og som Følge deraf vore Produktionsomkostninger, ligger saa højt, at vi ikke kan konkurrere med andre Nationer. Vore uproduktive Udgifter er saa store, at flere af de Nationer, der aktivt deltog i Verdenskrigen, betaler mindre i Skat end vi. Og foretager vore Myndigheder noget som helst, der kan bringe vore Produktionsomkostninger ned? Tværtimod, de søger af al Magt at holde Løn-niveauet — og dermed Produktionsomkostningerne — oppe paa deres abnorme Højde.

Dansk Skibsfart lider maaske mere end noget andet Erhverv under Øjeblikkets fortvivlede Forhold, hvad vi ved flere Lejligheder har paavist i disse Spalter med Ord og Tal. Selvfølgelig har dette maattet give sig Udslag i forskellige Oplægninger og deraf flydende Arbejdsløshed for Besætningerne. Men i mange Tilfælde holder Rederne med Tab deres Skibe i Søen, delvis af Hensyn til Officerer og Besætning og delvis af nationale Grunde. De venter ikke Tak — danske Arbejdsgivere er ikke Optimister i saa Henseende — men de burde være fritaget for de smagløse Raaheder, som demonstrerende Sømænd og Fyrbødere paraderede forbi deres Kontorer og Hjem i Mandags. Lad os stande et Øjeblik og se lidt nærmere paa et af disse Lærredsbannere med Inskription:

*Har Danmark glemt Krigen, hvor vi ofrede Livet for Landet?* Med al mulig Respekt for de Herrer Demonstranter — der var i alt Fald ingen af dem, der ofrede Livet for Landet. Ellers var de jo ikke i Live og kunde saa ikke i Mandags ofre deres Energi paa at haane Rederne, de Mænd, der ud af deres egne Lommer forsørger de Efterladte af de 702 danske Sømænd, der virkelig ofrede Livet for deres Land.

Vi kunde have Lyst til at holde nogle flere af disse smagfulde Banner-Inskriptioner op for vore Læsere, men saa blev der ikke Plads her til et upartisk Referat af Demonstranternes Klager og Krav til Statsminister Stauning og dennes Svar. Vi gengiver begge Dele efter *Socialdemokraten*, idet vi gaar ud fra, at det i alt Fald ikke vil give et Referat, der stiller Sømændene eller Søfyrbødere eller Statsministeren i et uheldigt Lys. Altsaa, Deputationens Ordfører P. Back oplæste følgende skriftlige Henvendelse og ledsagede den af nogle korte Bemærkninger, hvori han bad Regeringen se med Velvilje paa de Henstillinger, Søens Arbejdere rettede.

#### Tømmelig skrappe Krav.

Som Repræsentanter for de danske Søarbejdere (Matros og Søfyrbødere), og da særlig som Repræsentanter for de ca. 1,400 arbejdsløse Medlemmer af vort Forbund, tillader vi os, grundet paa den for Landets Søarbejdere saa uheldige Stilling at rette nedenstaaende Henvendelse til den højtærede Statsminister.

Siden Krigens Afslutning har danske Søarbejdere i stedse stigende Grad været prisgivet Arbejdsløshedens Svøbe. Denne Arbejdsløshed er fremkommet dels ved, at Rederne lader Skibene sejle uforsvarligt bemandede, dels ved, at Rederne, naar Lejligheden dertil gaves, har bemanded Skibene med Udlændinge, endog hele Besætninger af farvede Folk har fundet og finder den Dag i Dag Beskæftigelse i danske Skibe, medens Landets Søarbejdere er ude af Stand til at tjene til Brødet, og dels ved, at Rederne under foregiven Sparsommelighedshensyn erstatter Familieforsørgere med Letmatros, Ungmænd, Dæksdreng og Kullæmpere.

Denne Kalamitet har for den danske Søarbejderstand en dobbelt uheldig Virkning, idet den ikke alene gør den befarnede Del af Søens Arbejdere, som var rede til at ofre Livet under Krigen, arbejdsløse; men den vil tillige i Løbet af kort Tid give saa stor Tilgang til Faget, at det kun undtagelsesvis vil blive muligt for en Familieforsørger at faa Arbejde.

Vi tillader os derfor at fremsætte Krav om:

1. Tilgangen af Udlændinge til danske Skibe standses, under Henviisning til, at danske Søarbejdere forlængst er afskaaret fra at søge Hyre i fremmede Nationers Skibe,
2. at en midlertidig Lov, tagende Sigte paa en forsvarlig Bemanning af Skibene søges gennemført og faar Gyldighed, indtil den paatænkte Bemandingslov er endelig vedtaget. En saadan midlertidig Lov bør sætte en Stopper for Redernes planløse og meningsløse Reduceringer af Besætningerne,
3. og at der gives Søens Arbejdere Adgang til at søge Beskæftigelse ved det af Staten planlagte Nødhjælpsarbejde.

#### Erhvervsministerens Svar.

Erhvervsminister Stauning takkede for Henvendelsen, som han saa med største Sympati paa. Han formulerede sit Svar paa Henvendelsens enkelte Punkter i følgende Udtalelse:

De Forhold, som har udviklet sig for danske Søfolk, maa meget beklages. Skibsfarten har i længere Tid været inde i en international Krise, der formentlig hænger sammen med de økonomiske Vanskeligheder, som en Række Lande lider under, efter den langvarige, ødelæggende Krig.

Desværre er Forholdene ogsaa i anden Henseende særdeles alvorlige for hele det danske Samfund, hvad det samlede Antal Arbejdsløse fra alle Fag tydeligt viser.

Ministeriet bestræber sig for at anvende dansk Arbejde og vil støtte alle fornuftige Bestræbelser for at fremme Af-sætningen af danske Produkter, men den naturlige Konsekvens af saadanne Bestræbelser, der er til Støtte for hele Erhvervslivet, burde selvfølgelig ogsaa være, at alle Erhvervs-grene foretrak danske Arbejdere.

Jeg er gjort bekendt med Forhold i Skibsfarten, hvor man, aabenbart for økonomisk Vindings Skyld, har foretrukket Bemanning med udenlandske Søfolk. Ministeriet maa misbillige saadan Adfærd, og jeg har da ogsaa overfor Rhederiforeningen fremhævet, at det maa anses for en Nødvendighed, at større danske Erhvervsforetagender udviser fornøden Solidaritetstfølelse med det øvrige danske Samfund. Den modsatte Fremgangsmaade, hvorover der altsaa er klaget, kan kun svække den Anseelse, som dansk Skibsfart almindeligt nyder.

#### Forhandlinger om Bemanningsspørgsmaalet.

Ogsaa den anden Klage, som nu fremsættes, at Rhederne i visse Tilfælde indskrænker Besætningernes Størrelse eller erstatter øvede Folk med mindre øvede eller helt uøvede, skal jeg selvfølgelig tage op til Undersøgelse og Bedømmelse.

Jeg har tidligere imødekommet et Ønske fra Søfartens Mandskabsorganisationer om Iværksættelse af Forhandlinger angaaende en Lov om Bemanningsskala. Organisationerne er opfordret til at udpege Repræsentanter, der kan deltage i disse Forhandlinger, og jeg haaber, at disse skal føre til et godt Resultat, der kan være vejledende for Ministeriet og Lovgivningen.

Jeg skal nu optage de fremsatte Klager til Undersøgelse, saavel Klagerne over Udelukkelsen af danske Søfolk til Fordel

for billigere udenlandsk Arbejdskraft som Klagerne over formentlig mangelfuld Bemanding.

Jeg tror ikke, det er muligt at gennemføre en midlertidig Bemandingslov, før den nu dannede Kommission har givet Indstilling, men vi kan sikkert paa anden Maade bidrage til at ændre Forhold, hvorover der med Rette klages.

Skibsstartens Arbejdere kan være overbeviste om, at Klager vil blive undersøgt, og den Hjælp, der kan ydes, skal blive ydet, med det Formaal at modvirke den ødelæggende Arbejdsløshed. Søfolkene kan være sikre paa, at Ministeriet ikke blot er Rhederiernes Hjælper, det er og skal ogsaa være Mandskabernes Hjælper.

Jeg skal ogsaa have Opmærksomheden henvendt paa det sidste Ønske, som er fremsat. Desværre har der hidtil været en stærk Modstand paa Rigsdagen overfor den Lov om Tilvejebringelse af Arbejde, som er fremsat. Endnu er dens Skæbne dog ikke afgjort, og endnu maa vi altsaa haabe, at der ad den Vej udrettes noget, der kan faa samfundsmæssig Værdi.

Jeg skal bede Socialministeren om at have Opmærksomheden henvendt paa det nævnte Ønske, hvis ekstraordinære Arbejder iværksættes.

Jeg takker, fordi Organisationerne tillidsfuldt møder med deres Klager, og jeg skal gøre hvad der er muligt, for at søge de haarde Vilkaar mildnet.

#### Danske Besætninger rømmer.

I Anledning af Hr. Statsminister Staunings Udtalelser overfor den modtagne Deputation fra Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund ønsker Dansk Dampskibsrederiforening at erklære:

»Udenlandske Søfolk erholder i de Dansk Dampskibsrederiforening tilknyttede Skibe nøjagtigt samme Hyre som danske Søfolk, det er derfor ikke for økonomisk Vindings Skyld, at Rederne i visse Tilfælde har foretrukket Bemanding med udenlandske Søfolk. Søfolkene er selv Skyld heri. Gang paa Gang hænder det, at Besætningerne bryder deres Kontrakter og rømmer fra Skibene; Rederne, som derved paaføres store Udgifter — i Amerika kan Skibet paalignes 1,000 Dollar i Bøde for hver rømt Sømænd — og Ulejlighed, er i saadanne Tilfælde ofte henvist til at tage udenlandsk Besætning, og Udlændingene bliver ombord og passer deres Arbejde, medens Rapporterne fra Skibsførerne viser, at de *danske Søfolk i en beklagelig Grad mere og mere kun synes at kende deres Rettigheder og ikke deres dertil svarende Pligter.*

Det er ikke rigtigt, at de danske Skibe sejler uforvarsligt bemanded. En Undersøgelse, som Rederiforeningen fornylig har foretaget, viser, at de danske Skibe sejler med samme Bemanding, som de har gjort i en Aarrække, og denne Bemanding, som fuldt ud staar paa Højde med Bemandingen i Skibe tilhørende andre større søfarende Nationer, er ikke tidligere blevet anset for uforvarlig og har da heller aldrig været Aarsagen til nogen Skibsulykke.«

#### Erhvervsministeren føres bag Lyset.

Sammenholder man de forskellige Udtalelser, kan man vanskeligt komme til noget andet Resultat, end at Hr. Back og Konsorter paa en ganske utilladelig Maade fører Erhvervsminister Stauning bag Lyset og benytter et politisk Makkerskab til at stille Ministeren i en umulig Situation. Vi ved alle, at han vil Skibsfartens Vel, og at han som Fagminister ved flere Lejligheder har smøget de partipolitiske Lænker af sig. Man kan derfor kun beklage, at han ved denne Lejlighed, paa et falsk Stikord, har maattet optræde med Replikker som »Jeg er gjort bekendt med Forhold i Skibsfarten, hvor man aabenbart for økonomisk Vindings Skyld har foretrukket Bemanding med udenlandske Søfolk« — Ord, som er i direkte Strid med de virkelige Forhold. I adskillige Tilfælde er de forøvrigt meget faa udenlandske Besætninger kommen ombord, fordi de danske Besætninger eller Dele af denne var rømmet og havde stillet Rederi og Fører i en vanskelig og kostbar Situation. I et ganske bestemt Tilfælde kom vedkommende Skib derved i en Tvangssituation og var nødsaget til at forhyre en kinesisk Besætning for en to Aars-Periode. Gud bevares, vi

kender et isoleret Tilfælde, hvor en Reder, der var blevet behandlet usædvanlig sjofelt igennem nogle Desertioner, paa et nyt Skib mønstrede tysk Besætning, men det er som sagt et ganske isoleret Tilfælde. De udenlandske Besætninger, der arbejder i danske Skibe, faar nøjagtigt samme Hyre som den danske. Vi har før understreget denne Selvfølgelighed, og gør det igen idag, fordi Erhvervsministeren synes ikke at være den eneste, der lever i den usalige Tro, at de udenlandske Sømænd arbejder for en lavere Løn. Erfaringen viser derimod, at disse udenlandske Sømænd har været langt mere loyale og hensynsfulde overfor Reder og Fører end deres danske Kolleger; der foreligger saaledes ikke en eneste Klage over Desertion af udenlandske Sømænd fra danske Skibe, medens Klagerne over danske Sømænds Desertion er Legio. Det forekommer os derfor, at Hr. Back og Konsorter havde gjort deres Kammerater og dansk Skibsfart en større Tjeneste, om de i Stedet for at haane Rederne og klage til Regering og Rigsdag havde ofret noget af deres Energi paa at undgaa de Desertioner, der sidder som Skampletter paa Sømændenes og Fyrbødernes Organisationer.

I det hele taget maa man have Lov til at forbaves over den Frejdighed, hvormed de Herrer optræder som gode danske Mænd med ædel national Harm over, at nogen kan drømme om at benytte andre end det yndige danske Produkt i danske Skibe. De Herrer har vist glemt, hvorledes de i Foraaret gladelig satte hele Landets Økonomi paa Spil ved at alliere sig med engelske Havne- og Jernbanearbejdere om at standse den danske Landbrugseksport og endda ikke undsaa sig ved at faa engelske Pressemand til at agitere imod at spise danske Landbrugsprodukter. Vi skal heller ikke kaste Glemslens Slør over den Kendsgerning, at de Herrer ikke alene *kræver*, at Samfundet skal hjælpe dem i Øjeblikket, men at de samtidig har erklæret *Strejke* overfor Sejlskibsrederne og boykotter og ødelægger den danske Sejlskibsflaade, et af de nationale Aktiver, som vi har, eller vi skal vel nu sige *havde*, Grund til at være stolt af. Naar de arbejdsløse Sømænds Tal idag er saa stort, bidrager denne ikke smigrende Kendsgerning nok sit dertil.



## BESLAGLÆGGELSEN AF TONNAGE UNDER KRIGEN

De finske Skibsredere, hvis Skibe under Verdenskrigen blev beslaglagt til Brug for England, har rejst en Erstatningssag mod den engelske Stat, der ganske vist har betalt Erstatning for Tiden efter den 4. December 1917, da Finland blev selvstændigt, men ikke for den Tid, der ligger forud. Fra engelsk Side hævder man til den russiske Stat at have betalt fuld Erstatning for Brugen af disse Baade. Dette betyder imidlertid kun, at man paa denne Maade har kvitteret en Del af de britiske Fordringer paa Rusland, medens de finske Redere ikke har faaet noget som helst. Sagen kommer for Admiralitetsretten i London den 2. December. Som finske Eksperter møder to af Landets mest fremragende Skibsredere, Kommerceraad Lars Krogus og Chefen for Firmaet Victor Ek, Herredshøvding Hjalmar Procopé, der ledsages af Professor Granfelt. Udgangen paa Sagen imødeses med største Interesse i den finske Handelsverden.

## SAMMENLIGNING MELLEM HYREUDGIFTEN I ET SVENSK OG ET DANSK SKIB

	Svensk s/s..... 1820 t. d. w. September 1925			Dansk s/s..... 1870 t. d. w. September 1925			
	Hyre sv. Kr. Ø.	Overtid sv. Kr. Ø.	Ialt sv. Kr. Ø.	Hyre d. Kr. Ø.	Pensions- forsikring d. Kr. Ø.	Overtid d. Kr. Ø.	Ialt d. Kr. Ø.
Kaptajn .....	600.00	—	600.00	700.00	—	—	700.00
1. Styrmand .....	290.00	—	290.00	475.00	27.00	—	502.00
2. Styrmand .....	245.00	2.40	247.40	335.00	18.00	—	353.00
Matros .....	135.00	2.70	137.70	205.00	—	25.40	230.40
Letmatros .....	112.00	5.26	117.26	105.00	—	16.50	121.50
Letmatros .....	93.00	0.93	93.93	105.00	—	14.85	119.85
Ungmand .....	45.00	3.00	48.00	55.00	—	18.70	73.70
Ungmand .....	45.00	0.90	45.90	55.00	—	41.25	96.25
1. Maskinmester .....	405.00	—	405.00	570.00	33.00	—	603.00
2. Maskinmester .....	280.00	16.83	296.83	450.00	24.00	—	474.00
Assistent .....	—	—	—	220.00	—	—	220.00
Donkeymand .....	155.00	40.17	195.17	230.00	—	91.50	321.50
Fyrbøder .....	135.00	0.90	135.90	210.00	—	21.00	231.00
Fyrbøder .....	135.00	—	135.00	210.00	—	21.00	231.00
Fyrbøder .....	112.00	—	112.00	—	—	—	—
Lemper .....	94.00	—	94.00	—	—	—	—
Hovmester .....	230.00	—	230.00	295.00	—	—	295.00
Kok .....	150.00	—	150.00	235.00	—	—	235.00
Messedreng .....	—	—	—	30.00	—	—	30.00
<b>17 Personer i begge Skibe .....</b>	<b>3,261.00</b>	<b>73.09</b>	<b>3,334.09</b>	<b>4,485.00</b>	<b>102.00</b>	<b>250.20</b>	<b>4,837.20</b>
Dansk Kr. Kurs 107.....	3,489.00	78.00	3,567.00				

Det danske Skib har med andre Ord en maanedlig Hyreudgift, der er Kr. 1270.— eller 36 % højere end det svenske Skib

	Svensk s/s..... 2500 t. d. w. Oktober 1925			Dansk s/s..... 2380 t. d. w. Oktober 1925			
	Hyre sv. Kr. Ø.	Overtid sv. Kr. Ø.	Ialt sv. Kr. Ø.	Hyre d. Kr. Ø.	Pensions- forsikring d. Kr. Ø.	Overtid d. Kr. Ø.	Ialt d. Kr. Ø.
Kaptajn .....	650.00	—	650.00	750.00	—	—	750.00
1. Styrmand .....	350.00	—	350.00	490.00	27.00	—	517.00
2. Styrmand .....	255.00	22.95	277.95	355.00	21.00	—	376.00
Matros .....	135.00	13.50	148.50	205.00	—	38.60	243.60
Matros .....	135.00	18.90	153.90	—	—	—	—
Letmatros .....	93.00	9.61	102.61	105.00	—	22.00	127.00
Letmatros .....	112.00	13.12	125.12	105.00	—	36.30	141.30
Letmatros .....	—	—	—	105.00	—	28.05	133.05
Letmatros .....	—	—	—	105.00	—	25.30	130.30
Ungmand .....	45.00	7.79	52.79	55.00	—	15.95	70.95
Ungmand .....	45.00	11.40	56.40	—	—	—	—
1. Maskinmester .....	436.00	—	436.00	660.00	39.00	—	699.00
2. Maskinmester .....	270.00	16.20	286.20	440.00	24.00	—	464.00
Assistent .....	—	—	—	220.00	—	—	220.00
Donkeymand .....	155.00	25.22	180.22	230.00	—	125.25	355.25
Fyrbøder .....	135.00	0.90	135.90	210.00	—	20.25	230.25
Fyrbøder .....	135.00	0.90	135.90	210.00	—	18.00	228.00
Fyrbøder .....	135.00	3.15	138.15	—	—	—	—
Lemper .....	94.00	—	94.00	143.00	—	—	143.00
Hovmester .....	225.00	—	225.00	295.00	—	—	295.00
Kok .....	175.00	—	175.00	235.00	—	—	235.00
Messedreng .....	30.00	—	30.00	40.00	—	—	40.00
Telegrafist .....	187.00	—	187.00	—	—	—	—
<b>20 Mand i det sv. Skib og 19 i det danske Skib..</b>	<b>3,797.00</b>	<b>143.64</b>	<b>3,940.64</b>	<b>4,958.00</b>	<b>111.00</b>	<b>329.70</b>	<b>5,398.70</b>
Dansk Kr. Kurs 107.....	4,063.00	154.00	4,216.00				

Det svenske Skib, som er over Radiogrænsen, har en Mand mere end det danske, nemlig en Telegrafist; ikke desto mindre er den maanedlige Hyre i det danske Skib Kr. 1183.— eller 28 % over det svenske Skib.

Man har fra forskellig og ikke altid lige kompetent Side kritiseret vore statistiske Tabeller og sammenlignende Opstillinger over Hyren i danske og udenlandske Skibe. Det er saaledes blevet bebrejdet os, at vore Opstillinger var af en akademisk Natur, at vi oversaa dit og glemte dat blot for at faa vor statistiske Støve til at passe. Nogle har endda haft den Dristighed at insinuere, at danske Skibe gennemgaaende fører en ringere Besætning end udenlandske Skibe — en Insinuation, der skyldes enten himmelraabende Uviden eller bevidst Usandhed.

Ovenstaaende Tabel behøver ingen Forklaring. Det er ikke en akademisk Opstilling, men Regnskaber taget henholdsvis fra en svensk og en dansk Skibsreder, som har stillet deres Bøger til vor Disposition. Til Trods for at Sverige er et af de Lande, der betaler sine Besætninger bedst, viser Tallene altsaa her, at i det ene Tilfælde betaler den danske Reder 36 Procent mere

og i det andet 28 Procent mere i Hyre end sin svenske Kollega.

### ISBRYDERAFGIFT I LETLAND

Firmaet Jens Petersen & Co., Riga, har sendt Danish Shipping Co. følgende Meddelelse:

Den lettiske Regering har netop ladet bygge en større Isbryder og paatænker at afkræve alle Skibe, der anløber Riga — indenfor Tidsrummet 1. December til 15. April — en Isbryderafgift af 20 Santim pr. netto reg. Ton indgaaende og samme Afgift udgaaende.

For Windau & Libaus Vedkommende andrager Afgiften 10 Santim pr. netto reg. Ton ind- & udgaaende, og vil blive afkrævet i Tidsrummet 1. Januar til 31. Marts.

Forslaget er endnu ikke vedtaget af Senatet, men bliver forelagt det i Løbet af denne Maaned.



## KRONPRINS FREDERIKS FOND OG HARBOØRE-FONDET

*Kronprins Frederiks Fond* har til Formaal:

- 1) At yde Understøttelse til de Familier, hvis Forsørgere miste Livet eller Arbejdsfærligheden under Forsøg paa at redde skibbrudne eller i Havsnød værende Medmennesker,
- 2) at række en hjælpende Haand til Efterladte af Somænd og Fiskere, der omkomne under Udøvelse af deres Kald, samt til Somænd og Fiskere, der herved maatte lemlæstes. Omkommer eller lemlæstes nogen af det ved Redningsvæsenet ansatte Mandskab under de Øvelser, der af det Offentlige paabydes udenfor Strandingsstilfælde for at uddanne Mandskabet til dets Gerning, skal vedkommende eller hans Efterladte have Adgang til samme Understøttelse af Fondet, som om Ulykken var sket under Redningsforsøg. Under særlige Omstændigheder kan endvidere Understøttelse tilstaaes:
- 3) Den, der ved Forsøg paa at redde andre fra at drukne har tilsat Færligheden, uden at Skibbrud eller Havsnød kan siges at have været til Stede, saavel som Efterladte af Personer, der under lignende Tilfælde har tilsat Livet.
- 4) Personer, der paa Grund af Svagelighed afskediges af Redningsvæsenets Tjeneste, naar Svagelighed efter samtlige foreliggende Oplysninger, navnlig den producerede Lægeattest, maa antages at være paadraget ved et Redningsforsøg eller Øvelse i Redningsvæsenets Tjeneste, hvori den

paagældende har deltaget, uagtet dette ikke kan anses for bevist, saavel som Enker efter de paa Grund af saadan Svagelighed afskedigede Personer.

Adgang til at erholde Understøttelse af Fondet har kun Personer, der er bosatte i Kongeriget Danmark.

Understøttelserne tilstaaes alene paa Ansøgning derom, og deres Størrelse bestemmes efter Ansøgenes Antal, Trang og Værdighed. Ansøgerne maa for at komme i Betragtning meddele Bestyrelsen alle fornødne Oplysninger om Trang og Stilling, navnlig ved at indsende i udfyldt Stand et af Bestyrelsen vedtaget Skema.

De foran under 1, 3 og 4 omhandlede Personer kan der tilstaaes aarlige Understøttelser, medens de under 2 anførte ordentligvis kun kan erholde Understøttelse af Fondet *engang for alle*.

Fondet har udsendt Beretning for 1924, hvoraf fremgaar, at det den 31. December 1924 raadede over en Kapital paa 614,400 Kr. samt Legatrenter andragende 2,350 Kr. aarlig. Der er i Aarets Løb udbetalt Understøttelser til et samlet Beløb af 15,158 Kr.

*Harboøre Fondets* Kapital androg den 1. Januar 1924 42,116 Kr. og den 31. December 1924 32,636 Kr., saaledes at der i Aarets Løb til Understøttelser etc. af Kapitalen er forbrugt 9,479 Kr.

## KARACHIS VOKSENDE BETYDNING SOM HAVN

I følge en Rapport fra Toldmyndighederne i Karachi har Trafikken paa denne Havn været overordentlig tilfredsstillende i Finansaaret 1924-25. Handelsomsætningen i Aarets Løb har været større end nogensinde før og androg 1,100 Millioner Rupees. Regnperioden har nu i 4 Aar været tilfredsstillende, saaledes at der har været et stort Overskud af Landbrugsprodukter til Eksport. Dette gælder navnlig Bomuld og Hvede. Af Bomuld er der i Aarets Løb udført ikke mindre end 119,504 Tons til en Værdi af 186 Mill. Rupees og af Hvede 1,046,255 Tons til en Værdi af 161.2 Mill. Rupees, hvilket er 94 pCt. af Indiens samlede Hvedeeksport.

Ogsaa hvad Importen angaar, er Tallene tilfredsstillende. De store Lagre, som samledes under Højkonjunktoren i 1920 er lidt efter lidt blevet absorberet, og Importen er atter paa Vej til at genvinde sit nor-

male Omfang. Sammenlignet med forrige Aar er Importen steget med ca. 26 pCt., og de vigtigste Importvarer har været Sukker og Bomuldvarer. Der er ligeledes en følelig Stigning i Importen af Mineralolier, Værktøj, Saamaskiner, Tekstilmaskiner, Jern, Staal og Jernbanemateriel.

Toldindtægterne er steget fra 36.7 Mill. Rupees i 1923-24 til 55.8 Mill. Rupees i indeværende Aar, hvilket viser det Opsving, Handelen har taget.

Efter al Sandsynlighed vil Karachis Betydning som Import- og Eksorthavn stige jævnt. Allerede nu gaar en stor Del af Bombayhandelen over Karachi, og grundet paa de ret usikre Forhold i Persien og Lilleasien begynder Handelen paa Afghanistan og Belutchistan ogsaa at gaa over Karachi.

## LASTE- OG LOSNINGSUDGIFTER I KÖNIGSBERG

Det meddeles nu, at Havnearbejderstrejken i Königsberg, der varede 10 Uger, afsluttedes paa Basis af en Timeløn af 75 Pf., hvilket betyder en Gennemsnitsforhøjelse af 10 pCt. paa Akkordsatserne og en 10 Timers Arbejdsdag.

De gældende Satser for Lastning og Losning i Königsberg er nu:

I. Losning fra Lasten til Skibssiden.		
Stykgods .....	Mk. 1.10 pr. metrisk Ton	
Fosfat i Sække .....	- 0.80	—
Svovlkis, fin .....	- 0.60	—
Svovlkis, grov .....	- 0.80	—
Kul .....	- 0.85	—
Sild pr. Tønde .....	- 0.10	—
Sild pr. ½ Tønde .....	- 0.09	—
Majs, løse, ved Spil incl. Fyldning i Sække .....	- 1.27	—
II. Indladning fra Skibsside til Last.		
Korn, løst, ved Elevator .....	Mk. 0.31 pr. metrisk Ton	
— Bærere .....	- 0.68	—
Cellulose .....	- 0.87	—
Træmasse .....	- 0.51 pr. Rummeter	
Pit Props .....	- 1.23 pr. metrisk Ton	
Fyrreplanker og Brædder over 1" tykke .....	- 1.00 pr. Kubikmeter	
under 1" tykke .....	- 1.40	—

## ISMELDING

### Den botniske Bugt.

*Kalix.* Skibsfarten ophørt.

*Luleå.* Isfrit i Søen udfor Rödkallen. Drivis i Farvandet ind til Germundsö. Fastis i Farvandet fra Germundsö til Luleå. Skibsfart kun mulig med Fartøjer, der er byggede til Fart i Isen.

*Rönnskär.* Isfrit til Søs. Grødis i Farvandet fra Søen til

Pitsund. Skibsfarten lukket for Sejlskibe. Fastis i Farvandet Pitsund-Piteå By, Skibsfart kun mulig for kraftige Dampere. Grødis i Farvand og Havne til Furuögrund og Abyn, Skibsfarten dertil standset.

*Ursviken.* Grødis i Søen udfor Gäsören, Skibsfarten besværlig, for Sejlskibe kun mulig ved Bugserhjælp. Grødis i Farvandet til Ursviken, Fastis med Rende i Ursviken Havn, Skibsfarten vanskelig, for Sejlskibe kun mulig ved Bugserhjælp. Sammenpakket Grødis og Tallerkenis i Farvandet til og i Skellefteå Havn. Skibsfarten dertil lukket for Sejlskibe. Skibsfarten paa Bureå standset.

*Ratan.* Sammenpakket Grødis og Tallerkenis i Ratan og Sikeå Havne. Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

*Bredskär.* Isfrit til Søs og i Farvandet derfra til Holmsund. Rende i Løbet Holmsund-Umeå. Skibsfart kun mulig for Dampere.

*Järns.* Isfrit til Søs og til Hörnefors og Norrbyskär. Fastis med Rende i Farvandet til Nordmaling. Skibsfart kun mulig for Dampere.

*Skag.* Isfrit til Søs og i Husums og Skags Havne, Skibsfarten uhindret. Fastis med Rende i Farvandet til Örnsköldsvik. Skibsfart dertil kun mulig med Dampere.

*Härnö.* Isfrit til Søs og i Farvandet ind til Härnöands Havn og videre i Angermanälven til Svanö. Brudt Is i Angermanälven ovenfor Svanö, Skibsfarten der vanskelig, for Sejlskibe kun mulig ved Bugserhjælp.

*Sundsvall.* Isdannelse i Distriktets øverste Pladser, men Navigationen foregaar uhindret. Skibsfarten forventes aaben mindst en Maaned, ca. 50 Baade adviserede.

### Finland.

*Indløbene til Uleåborg.* Skibsfarten ophørt.

*Jakobstad Havneomraade.* Løs Grødis og nydannet Is. Skibsfarten uhindret for maskindrevne Skibe, vanskelig for Sejlskibe.

*Räfsö och Mäntyluoto indre Havneomraade.* Løs Grødis og nydannet Is. Skibsfarten uhindret.

*Gl. Karleby.* Praktisk talt isfrit. 80 Kulde.

### Kattegat og Skagerak.

*Strömstad.* Isfrit til Søs. Fastis paa Idefjorden og i den indre Del af Dynekilen, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

## GÖTAVERKENS AARSRESULTAT

I Løbet af Regnskabsaaret 1. Juli 1924 til 30. Juni 1925 har Götaverken udført og leveret Arbejder til et Beløb af 18.68 Millioner Kroner mod 18.43 Millioner det foregaaende Aar. Af større Arbejder kan nævnes: Motorskibene »Nanking« paa 10,000 Tons d.w., »Pajala« paa 9,500 Tons og »Kørsholm« paa 5,000 Tons samt Passager-Motorskibene »City of San Francisco« og »City of Panama« hver paa 3,000 Tons d.w. Blandt Arbejder, som ikke er fuldført i Aarets Løb, kan nævnes Nybygninger til Marineforvaltningen, Grängesberg Selskabet, Svensk Østasiatisk Co., Rederiet Nordstjernen, Skibsbreder Hagb. Waage, Oslo, samt Rederiet »Damp«, Oslo.

I Flydedokkerne har 83 Skibe været til Eftersyn i

Aarets Løb, og 96 Skibe har været paa Ophalingsbeddingerne.

Indtægterne ved Værkstederne og Værftet androg 2.94 Millioner Kr. mod 3.17 Mill. det foregaaende Aar, medens Aktier i andre Foretagender gav 61,400 Kr.; saaledes at hele Bruttoindtægten har andraget 2.99 Mill. Under Udgifterne beløber Omkostningerne sig til 1.41 Mill., Skatter til 250,000, Afskrivninger til 396,000 og Forsikring til 61,500 Kr., hvorefter Nettoudbyttet bliver 877,287 Kr. mod 1,056,802 Kr. forrige Aar.

Selskabets Aktiekapital andrager 8.8 Millioner Kr., Reserve-, Dispositions- og Afskrivningsfondene 5.05 Millioner og andre Fond 0.94 Millioner Kr.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 24. November 1925.

Kornbefragtningen fra La Plata og Atlantic holder Stillingen, og i La Plata er Resultatet over Forventning. Det er snart et Gode at have prompte Baade i La Plata, og Novbr.-Decbr., som plejer at være de daarligste, bliver antagelig i Aar de bedste Maaneder — stik imod al Beregning og alle Forudsætninger.

For den nye Høst er Befragterne ikke tilbøjelige »to pay up« endnu; men da de udgaaende Kulrater allerede er nede i 13/6d., kan det ikke vare længe, før Rederne nødvendigvis maa have en betydelig højere Rate, hvis de ikke kan lade være med at sende Baadene sydover. Det er jo desværre saa, at den mest nøgterne Kalkulation i bedste Fald giver Balance; men mange har maaske opgivet at kalkulere, i det forfængelige Haab, at det vil blive bedre, end Tallene viser.

Paa alle Felter er der Uvished, noget som enhver Reder har været vant til i lange Tider, og det er sjældent, at et Marked holder mere end 2-3 Uger; efter den Tid bliver det som Regel daarligere end før Opgangen, saa meget er der ikke vundet.

I Stedet for en forøget Tilgang af Kullaster til U.S.A. med tilsvarende Opgang i Raterne er det modsatte indtruffet, og det skal snart mærkes paa alle udgaaende Laster, da der ikke er saa meget at vælge imellem i Forvejen. De store Baade paa 7-10,000 Tons — som Regel 10-12 miles Baade, som i de senere Aar er kommet ind i den nordatlantiske Trafik, ødelægger meget og bør hurtigst muligt søge ind i de lange Ruter, hvor de hører hjemme, eller lægges op, hvis der ikke dér findes lønnende Beskæftigelse. De utallige faste Linier, som er beregnet paa Passagerer og Stykgods, har ogsaa for en stor Del Skyld i de daarlige Forhold, som bydes den regulære tramp.

## TRÆLASTMARKEDET

er meget roligt til Trods for Aarstiden, og selv om Østersøen kan have Overraskelser i Baghaanden endnu, er det vist klogest ikke at være Optimist, og nogen unødvendig Risiko er der i hvert Fald ingen Grund til at indlade sig paa til de Rater, som antydes i Dag.

Vejrberetningerne er endnu gunstige fra de allerfleste Pladser, og ventes der f. Eks. til Sundsvall endnu ca. 50 Baade for at losse/laste, og Navigationen ventes ikke standset før ultimo December.

Af de seneste Afslutninger bemærkes:

630 Stds. Trångsund/London 47/6d.; 575 Stds. Gefle/Hull 52/6d., gammelt Scanfin; 440 Stds. Sydfinland/Sevilla, 130 Pesetas; 475 Stds. Koivussaari/Boston 55/-, nyt Scanfin; 490 Stds. Jacobstad/London 50/-; 530 Stds. Wasa/London 50/-; 1,600 Stds. Wiborg/Alexandria 57/-; 349 Stds. Hudiksvall/Antwerpen 42/6d.; 200 Stds. Raumo/Antwerpen 37/-.

## KUL, KOKS ETC.

Befragterne retter sig i disse Tider mere efter Vejret end efter noget andet, og en pludselig, vedvarende Kuldeperiode er vist det eneste, som kan sætte Liv i Markedet.

Koks fra London, som for nylig var oppe i 10/-, 10/3d., er atter nede i 8/9d., 9/-; Mersey/København ogsaa 8/9d. mod 9/6d. for kort Tid siden, og Kulraterne er svagere, ligesom der er færre Laster. Ikke saa faa Baade har faaet nægtet Stem for ultimo Novbr. Lastning.

Der er bl. a. sluttet: Tyne/København 2,800 T. 5/10½d., Sunderland/København 2,600 T. 6/-; Tyne/Holbæk 1,550 T. 7/3d.; Tyne/Kjøge 1,300 T. 7/3d. Wales/København noterer 6/- og Wales/Sundsvall 10/-. Coast- ing er fast til Elben og nærmest uforandret til andre Destinationer. Efter at der to Gange er betalt 7/- Tyne/Bordeaux, 1 Franc Losning, er dette Marked ogsaa svagere, og Noteringer nu 6/- og tilsvarende til andre Bay Havne. Til Leningrad søges en Del Baade ca. 12/6d. Kul og 15/-, 16/- Koks, Tyne Lastning, og indtil 16/- noteres fra Wales; men Losningen incl. portcharges, Lods etc. koster ogsaa 3/6d., 4/- per Ton Kul.

## MIDDELHAVET ETC.

Det er vanskeligt at finde en udgaaende Last til de mange mindre Baade, som er sluttet hjemefter med Frugt fra Sicilien-Spanien, og det store Udbud trykker Fragterne. Derimod er der mere Efterspørgsel efter store Baade til Genoa range, Malta, Alexandria etc. til faste Rater. Øerne har senest faaet Tonnage til 9/3d., 9/-, og til St. Vincent noteres 9/-.

Af de hjemgaaende Markeder er der en glædelig Opgang i Donau, og en engelsk 2,700 Tonner har faaet 23/- til 3 danske Havne. Til U.K. er betalt 20/3d. for 2,400 Tonner, 19/6d. for 3,400 Tonner. Vandstanden paa Sulina Bar er gennemgaaende 23', saa den dyre Lægtning og Tidstab undgaas i de fleste Tilfælde. Alexandria/Hull-London er gjort til 10/-, 11/- henholdsvis, og Saloum/Bordeaux-Hamburg-U.K. til 23/- Basis.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Kulbefragtningerne til U.S.A. er stoppet op, og det vil betyde meget for alle udgaaende Markeder, om Standsningen kun er midlertidig eller Slut for denne Gang. Den sidste Uge kan kun opvise enkelte Slutninger til 8/9d., 9/-, og for December noteres endog lavere. Wales/St. John N.B. noteres i 11/-, 12/- for 3,000 Tonner. Cementlasterne fra Antwerpen og Danmark/Norge til Miami, Cuba etc. er uforandrede, og Kainit Befragterne har endog kunnet faa Tonnage til Doll. 2.65/2.75.

Kornbefragtningen fra Montreal er ophørt, og St.

Lawrence Floden lukker antagelig de sidste Dage i denne Maaned. Nord-Staterne faar endnu Tonnage til 3/-, 3/1½d. U.K., 3/4½d. Middelhavet. Til Danmark/Sverige noteres fra 18 til 21 Cents i Henhold til Størrelse og Position. Cuba har taget ret mange Baade til ca. 18/- U.K./Cont., December og en 9,000 T. Januar 17/- og til Shanghai pr. Januar noteres 28/-, 30/-. San Domingo/U.K. eller Holland ult. December søger et Par 3,000 Tonnere til 19/-, 19/6d. Kul Hampton Roads/Rio Doll. 3.75 og det samme for Montevideo. Pitchpine fra Gulfen til Buenos Aires & Rosario 142/6d., Rosario & Santa Fé 146/3d., Decbr./Januar, og for Oliekager til 3 danske Havne noteres Doll. 6.35/6.40; men 6.50 kan nok faas.

Vancouver/U.K.-Cont. kan kun rapportere een Slutning pr. December à 32/6d.

#### SYDAMERIKA

Kulraterne er faldet Dag for Dag og er nede i 13/6d. Buenos Aires-La Plata for Decbr. Lastning — og for større Baade. Til Bahia Blanca er betalt 14/6d. scale Losning — med andre Ord: 3/- 500 T. Losning, 3/9d. 750, 4/3d. 1,000 Losning, 5 pCt. til Charterers. Det ventes ikke, at disse Laster vil stige i Aar; men

til Gengæld gaar antagelig Kornraterne saa meget højere.

Det bedste, som er betalt til Dato for prompt Tonnage, er 22/6d. Santa Fé/U.K.-Cont., 20/3d. Bahia Blanca/Antwerpen el. Rotterdam. Ca. 20 prompte Baade er sluttet de sidste 4-5 Dage, hvorimod der kun er sluttet 3-4 Jan./Febr. Baade i samme Tidsrum, og ikke over 21/- Basis not above/U.K.-Cont. Bordeaux/Hamburg.

Chile noterer 23/6d. Kontinentet Bordeaux/Hamburg, 25/6d. Skandinavien, Decbr., og 27/6d. til Japan.

#### ØSTEN

Sydaustralien har taget 2 Baade for Decbr. Lastning, een til Callao à 30/- og een til U.K.-Cont. 42/6 med Option Indien 27/6d. Fra Saigon rapporteres en enkelt Slutning pr. Febr. 31/3d. U.K.-Cont. og Madras/Middelhavet 27/- Decbr. Mauritius/p.p.U.K. 22/6d. & 23/6d., og Sydafrika er naaet op i 24/3d. U.K.-Cont., 2/- extra Danmark.

#### TIME CHARTER

Markedet er decideret bedre i vestindisk Fart; men den lave Dollarskurs og den forcerede Fart gør, at Resultatet alligevel ikke bliver saa godt.

### DOM I KOLLISIONSSAGEN „IBIS“—, „TANA“

Der er nu faldet Dom i Sagen angaaende Kollisionen mellem Trawleren »Ibis« af Göteborg og Barken »Tana« af Råå den 8. December 1924 i Kattegat, hvorved »Tana« sank og 7 Mand af Besætningen omkom og en kvæstedes.

Der var rejst Anklage mod Føreren af »Ibis«, A. J. Sahlqvist, samt mod Matroserne Konrad Johansson og Artur Hermansson. Kaptajn Sahlqvist idømtes 2 Maaneders Fængsel for Medskyld i Kollisionen og deraf følgende Skade og Tab af Menneskeliv. Dommen er betinget. Desuden ikendtes han en Bøde paa 100 Kr. for ikke at have overbevist sig om Rorgængerens og Udkigsmandens Synsevne og Farvesans, 150 Kr. for Forsømmelighed med Hensyn til Redningsbaadens Udrustning samt for Forsømmelighed med Hensyn til at sætte Baadene i Vandet og Indøvelse af Besætningen heri, 50 Kr.

Konrad Johansson havde forladt sin Post som Udkigsmand og i henved 20 Minutter opholdt sig under Dækket, uden at have kunnet fremføre nogen gyldig

Grund herfor. Da han atter var vendt tilbage til sin Post og havde gjort opmærksom paa den overhængende Fare, havde han undladt at give Ordre til at standse Maskinen, hvad han burde have gjort, og ligeledes forsømt at tilkalde Kaptajnen, men i Stedet givet Ordre til at give styrbords Ror, hvilket havde Sammenstødet til Følge. Retten fandt, at han havde gjort sig skyldig i grov Skødesløshed og Forsømmelighed i Tjenesten, hvorfor den idømte ham en betinget Dom af 2 Maaneders Fængsel.

Artur Hermansson havde undladt at tilkalde Kaptajnen, da han opholdt sig ene paa Broen. Han idømtes i Anledning heraf for Forsømmelighed i Tjenesten en Bøde paa 100 Kr.

De Indstævnte skal endvidere til det gensidige Ulykkesforsikringselskab »Land och Sjö« udrede en Erstatning paa 1,027.90 Kr. samt til de Omkomnes Efterladte ialt 604.10 Kr. Endvidere skal de betale Sagsøgernes Retsomkostninger med 320.00 Kr. og Statens Omkostninger ved Sagen med 111.50 Kr.

### FRAGTRATETALLET FOR OKTOBER

I Oktober Maaned har der været en Stigning i Fragterne saaledes, at Fragtratetallet udgjorde 101.2, hvorefter det er henvend 6 pCt. højere end i September og højere end Tallene for alle forudgaaende Maaneder i 1925, undtagen Januar. Dog maa det ved Sammenligning med Raterne i første Del af Aaret erindres, at Nedgangen i de fremmede Valutakurser i stort Omfang har formindsket Krone-Udbyttet af Fragtfarten. Iøvrigt henvises til nedenstaaende Oversigt, der ogsaa viser nogen Opgang for Economist's Indekstal:

	Det statistiske Departement	The Economist
Januar—Marts 1925 gsnl.....	100.0	100.0
Januar 1925.....	102.1	101.9
Februar — .....	99.2	103.2
Marts — .....	98.8	94.9
April — .....	95.4	92.8
Maj — .....	92.8	87.4
Juni — .....	93.6	81.1
Juli — .....	94.8	84.6
August — .....	94.5	85.3
Septbr. — .....	95.6	87.5
Okbtr. — .....	101.2	88.6

Næsten alle de Rater, der er med i Opgørelsen, deltager i Opgangen; kun for Kulfragten til La Plata og for europæisk Timecharter er der en mindre Nedgang, for den førstnævnte Rates Vedkommende som Reaktion mod den særlig stærke Stigning i September. Den største Stigning viser nogle af Trælastfragterne fra Østersøen, men her forestaar jo den sædvanlige Vinterstandsning af Trafikken.

Antallet af oplagte Dampskibe var i Oktober omtrent det samme som i September, nemlig 24 à 25; den hertil svarende Tonnage, der var paa sit højeste i sidste Halvdel af September med ca. 38,000 Reg. T. br. (bortset fra Emigrantdamperen »Polonia«), var ved Begyndelsen af November formindsket til ca. 28,800 Reg. T. br.

#### Hvalfangsten ved Grønland.

Den danske Hvalfangst ved Grønland har i denne Sæson givet et Udbytte paa 45 Hvaler, hvad man betragter som fuldt tilfredsstillende, og det er da ogsaa Mening at fortsætte Driften.

Dir. Daugaard Jensen, Grønlandske Handel, oplyser, at man kunde faa et større Resultat ved Rovdrift, men man har villet skaane Bestanden saa meget som muligt.



## DEN DANSKE SKIBSFART OG TIDEN

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det har længe været meget daarlige Tider for den danske Skibsfart, og ser man mod den nærmeste Fremtid, er der ikke til at øjne noget Lyspunkt, vel at mærke, hvis det handelspolitiske Kompas ikke lægges om ogsaa indenfor Søfarten, som indenfor saa mange andre Brancher. Vi er inde i den Depressions-tid alle vidste maatte komme efter Krigen, men som ingen tænkte vilde blive hverken saa lang eller haard. Den danske Skibsfart har jo før haft alvorlige Vanskeligheder efter Krige — som i to Tilfælde i det forrige Aarhundrede — men Nedgangen da var intet imod den dybe Tilbagegang nu. Ser man Tabellernes Tal igennem, er det som den aritmetiske Progression stillet overfor den geometriske. Og man kom dengang hurtigere over de døde Punkter.

En af Grundene til, at det gaar saa trægt nu, er den, at man kun har bragt og kun vil bringe Ofre fra een Side. Det skal indrømmes, at hele Verden og dermed ogsaa hele Verdens Skibsfart er ude for hidtil ukendte Kriser, fordi der ikke er noget at sejle med, fordi det trods alt er en død Tid; men intet Sted er det saa galt som her i Landet, fordi vi er handicappede i den udenlandske Konkurrence mere end nogen anden Stat. Det ligger i vore Valutaforhold, der influerer paa alt og alle, i Tysklands Genrejsning, der kom pludseligere og hurtigere end ventet og ikke mindst i det Faktum, at den danske Stat i sin uendelige Mangel paa Udsyn stadig har staaet Skibsfarten i Vejen, ganske har lukket Øjnene for, at det var den, der for en væsentlig Del førte Landet fremad og opad.

Da det var Medgangstid for den danske Søfart, forstod Statskassen at rane til sig, som i intet andet Land. Ved de Skattelove som kom, og som vejede tungere paa Skibsfarten end paa noget andet Erhverv, gjorde man alt hvad man kunde, for at forhindre den i at konsolidere Fremtiden. Den Skattepolitik, man satte i Højsædet, gjorde Muligheden for at skabe virkelige Reserver, der kunde yde Modstand naar trange Tider kom, ganske minimal. Man formelig dansede en Krigsdans om Søfartens Pengekasse, man tømte den med et Rovbegær uden Lige, og lukkede Ørerne for de mange advarende Røster, der ikke vilde tie, fordi der var mange der saa, at det maatte gaa galt, om man blev ved paa denne Vis. Men man blev ved, og alle de efter danske Forhold uhyre Summer, som nu kunde være anvendt til at formindske Kriser i Skibsfarten, blev kastet ud til uproduktive Formaal, der, som *Cay* saa træffende har sagt engang, kun har den ene sikre Hensigt: at demoralisere. Den danske Handelsflaade er nu i en vanskeligere Stilling end tidligere kendt. Der er ikke nogen øjeblikkelig Udsigt til Bedring, til trods for, at der er vist Resignation. Rederierne har bragt de store Ofre i Form af Skatter,

ved en i Forholdet til Udlandet uhyre moderat Lønpolitikk og ved at se mere paa alle andres end paa egne Interesser. Men det er ikke blevet forstaaet ude om i Folket. Der regner man stadig med Krigens Aar, naar Talen falder paa Skibsfarten, og man tror, at den nu som da er en lukrativ Forretning. Faktum er, at den allerstørste Del af Befolkningen lever i en stor Vildfarelse, som ikke kan være Skibsfarten ligegyldig, fordi de psykologiske Momenter spiller en lige saa stor Rolle her som i Valutaspørgsmaalet.

Der er Veje, der fører ud fra alle Vanskeligheder, og der er ogsaa Veje, der kan bringe den danske Handelsflaade frem igen, saa den kommer til at spille en Hovedrolle i det danske Erhvervsliv. Men det kræver Ofre fra alle Sider. Det er ikke nok med, at Rederne alene yder — alle, hele Folket maa gøre det, fordi det er et i dybeste Forstand nationalt Anliggende, det gælder. Og gøres der noget for at faa Folket gjort klart, hvordan de faktiske Forhold i Virkeligheden er, har man ikke Lov til at tro andet, end at Skibsfarten i Danmark vil vinde Forstaaelse. Den kæmper for Tiden med Kaar, som er mere fortvivlede end i andre Lande og langt mere haabløse, end i de Stater, som vi staar i nærmeste Konkurrence til.

Den Vinter, vi nu gaar ind i, tegner til at blive værre i social Henseende end nogen foregaaende fra dette Aarhundrede. Arbejdsløsheden stiger med en foruroligende Hast Uge for Uge og Millioner bevilges af Rigsdagen til ekstraordinær Hjælp, uden at man har gjort det mindste fra rette Side for at skaffe Lægedom for det store Onde. Vejen er: Udgiften ned, Indtægten op. Den politiske Moral er i den Grad stivnet her i Landet, at man ikke ved en eneste Lov eller Lovforslag fra Regeringen har søgt at skabe den virkelige Balance mellem Indtægt og Udgift. Man øser Millioner ud til ganske uproduktive Øjemed og trøster sig med, at Pengene vil komme ind gennem de store Skatter paa Landets store Erhverv, der i Forvejen er saa haardt trængte af den stadigt drejende Skatteskrue.

Skibsfarten har man været ved at ødelægge, fordi man fra Statens Side drev Rovdrift. Den kan ikke give de store Afgifter under de nuværende Forhold. Den har ydet, hvad den kunde, og alene derfor maa den nu, da Vanskelighederne taarner sig op om den, kunne forlange, at der tages Hensyn. Det Offentlige, vi tænker her nærmest paa Rigsdagen, bør komme den danske Søfart imøde paa en ganske anden Vis end hidtil, og den bør gøre alt, hvad den evner for at slaa fast, at vor nationale Skibsfart skal hjælpes og værnes gennem Lovgivningen. Gaar Rigsdagen i Spidsen, følger Folket efter og dets Syn bliver mere ædrueligt. At søge at gøre vor Søfart populær som Erhverv er en Opgave af den største psykologiske Værdi. Det danske Folk maa som en Helhed tage hele Sagen i sin Haand og føre den frem. Der er Veje nok, der staar aabne og som vil føre til Maalet, blot man vil høre Sagkundskaben og følge den.

Valutaforholdene staar for Tiden paa Dagsordenen, og færdes man i Rigsdagen, hører man kun om Kronens Fremtid.

Som altid er man ogsaa i dette Spørgsmaal dybt uenige, forhandler frem og tilbage og tænker ikke paa, hvor meget der derved spildes. For Skibsfarten er dette særdeles føleligt, fordi Virkningerne af Kronstigningen har været saa generende. Naar man kommer med Ræsonnementer i et alvorligt Anliggende, bør de være rigtige; men denne gode Regel er ikke fulgt paa Christiansborg, hvor man fra to Sider ganske har villet overse, at den danske Skibsfarts Indtægter hovedsagelig indtjenes i Shillings og Dollars, medens de fleste Udgifter betales i Kroner. Dette Forhold har

(Fortsættes Side 818).

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
<b>W.E. RIPPON</b>	
DAMPSKIBS AGENT	
<b>GENOVA</b>	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: WATKINS A.B.C. 5 <sup>TE</sup> & 6 <sup>TE</sup> UDG.	CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9 <sup>TE</sup> & 10 <sup>TE</sup> UDG.

(Fortsat fra Side 817).

derfor medført, at den i Forvejen ringe Fortjeneste, der ikke kan ventes bedret foreløbig, da Fragtmarkedet er ugunstigt, er blevet yderligere formindsket. Dertil kommer, at Søfartens Aktiver daler, hver Gang Kronen gaar i Vejret, og at den Tonnage, der er købt for Papirkroner, nu vurderes i Kroner af Guld. Det socialdemokratiske Ræsonnement, at Handelsflaaden er for stor, giver kun Bagslag; Staten tvang jo den Reder, der vilde holde sin Virksomhed i Gang, til at købe nye Skibe for den Assurance, han fik udbetalt for dem, der forliste. Havde dette ikke været Tilfældet, var der aldrig blevet Tale om det, der fra visse Hold nu kaldes for »kunstige Forøgelse».

Trods alle de Vanskeligheder, som Kronestigningen medfører, ønsker den danske Skibsfart dog, at vor Mønt snarest kommer op i Pariteten, og fra Rigsdagens Side bør man tage det videst mulige Hensyn, som Skibsfarten har moralsk Krav paa. Det gunstige Tidspunkt til at føre Kronen frem er forpasset, men det er Tid endnu, og selv om Deflationen vil være baade dyr og meget generende, maa man gaa igennem den. Det bliver en haard Tørn at tage, der vil gaa meget over Bord, men det vil være langt at foretrække for den Svajen hid og did, som kun bringer den store Usikkerhed, her saavel som i Udlandet. Det er fra flere Handelsmænds Side blevet hævdet i de senere Rigsdagsmøder, at »man ikke kan træffe nogle Dispositioner, fordi man ikke kender Kronens Værdi.« Det samme gælder for vor Søfart; Kronen maa stabiliseres og man bør gøre det paa langt Sigt. Pariteten skal dog naas før eller senere; saa lige saa gerne springe som krybe i det; Tilliden, der i dette som i alle andre Tilfælde er det væsentligste af alt her i Livet, vil komme igen. Vi og alle andre vil føle det som en Lettelse, at man ikke gik paa Akkord. Betydningen af den hele Krone kan ikke vurderes for højt, og man maa i hvert Fald ikke glemme dens psykologiske Værdi mellem Menigmand. Ogsaa af Hensyn til de skandinaviske Lande; klogt og velovervejet har *Niels Neergaard* peget paa Værdien af at faa lagt en Basis for en ny Møntunion lig den fra 1872; kun mærkværdigt at *Ove Rode*, Barnebarnet af Unionens Fader, *Orla Lehmann*, ikke kan forstaa, hvor stor Betydning det vil have. Her er han svunget over, som forøvrigt i hele Valutaspørgsmaalet, — han er blind for, at en kort Periode af store Vanskeligheder er bedre end at de selv i mildere Form strækker over en længere Tid.

Kronen i Pari vil for Skibsfarten betyde, at den ved, hvilke Værdier den kan regne med. Usikkerheden vil svinde, det vil blive muligt at disponere. Statens Repræsentanter skal skaffe denne Sikkerhed. Men det vil kun være eet Skridt i den rigtige Retning. Det virker nu ganske ødelæggende og vil altid gøre det, at man har knæsat Pristallet som Regulator for alle Lønninger; man maa bort herfra. Rigsdagen har i sin Magt at gennemføre en Ordning, hvorefter Lønningerne

gerne reguleres, om ikke efter Kronens Guldværdi alene, saa dog efter Kronens Guldværdi i Kombination med Pristallet. Gaar Stat og Kommune i Spidsen, vil de private Erhverv lettere kunne følge efter, og der vil være vundet overordentlig meget. Vil Skibsfartens Funktionærer og Søfolk forstaa, at Lønresignation nu er en Nødvendighed, kan Konflikter undgaaes; vil de det ikke, kan ingen befri dem for Arbejdsløsheden.

Vi har ovenfor nævnt de Skatter, som Skibsfarten har maattet bære, og vi kom for kort Tid siden ind paa samme Emne i specialiseret Form i vor Forsideartikel. Skal Søfarten hjælpes, maa Skatterne ned. Siden sidste Skatteansættelse er Kronen steget til kun en halv Snes Points fra Pari, men Skatterne er ikke reduceret i tilsvarende Grad. Her er en Meningsløshed, som bør rettes og rettes snart, fordi den er ganske uretfærdig. En Skattenedsættelse vil ikke komme til at berøre Budgettets Balance, hvis Lønningerne bringes i Forhold til det reelle Pristal, som vil falde betydeligt, naar Skatterne gaar ned.

Det er foreløbig gaaet, som Pessimisterne spaaede. Tonnagen lægges op, og der vil ikke komme nogen Bedring, førend der fra alle Sider gøres noget virkeligt for at bringe Søfarten op igen. For en stor Del ligger det nu i Rigsdagens Haand at hjælpe til med at bringe Balance mellem Skibsfartens Indtægt og Udgift. Den danske Søfart er som al anden international og ønsker ikke at ændre noget ved dette traditionelle Forhold. Men derfor vil den selvfølgelig, da den udfører et Arbejde af ophøjet national Karakter, tage mod al den Støtte, der kan gives den. Løses Valutaspørgsmaalet i Overensstemmelse med vore Henstillinger, bringes Lønnen ned, og faar Skatterne den Aflastning, som Retfærdigheden byder, vil man være paa den rette Vej, der kan føre ud af Mørket.

Johannes Lehmann.

#### BUNDFORHOLDENE I DEN BISCAISKE BUGT

For nogle Maaneder siden indberettede Chefen for et fransk Transportskib »Loiret«, at han paa en længere Strækning i den Biscaiske Bugt havde fundet fra 34-112 m Dybde, hvor der efter Kortet skulde være fra 4,000-5,000 m dybt. Meddelelsen vakte den Gang stor Opmærksomhed, og den franske Regering har ladet flere Skibe, bl. a. Charcot's Skib »Pourquoi-Pas«, anstille Undersøgelser. Disse har dog ikke ført til noget Resultat, idet det ikke har været muligt at finde det Sted, hvor Havbunden skulde have forandret sig i saa stærk Grad. Det menes derfor, at »Loiret« har været en Del nærmere Kysten end antaget, da Lodskuddene blev taget.

#### OPSAGTE OVERENSKOMSTER

Norges Rederforbund har den 23. ds. opsagt sin Overenskomst med det norske Maskinistforbund og med Oslo Maskinistforening til 1. Februar.

## LÜBECKER

### MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

#### LÜBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

## GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

## F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

## Solgt Motorskib.

4-m. Motorskib »Danekonge«, der under Krigen blev bygget paa Skibsværftet i Rødby Havn for en Pris af ca. 1½ Mill. Kr., er af de nuværende Ejere, Suenson & Jespersen, København, solgt til et norsk Rederi. Købesummen er efter Forlydende ca. 220,000 Kr. »Danekonge«, der for Tiden gennemgaar en omfattende Motorreparation paa Nakskov Skibsværft, vil efter dennes Fuldendelse blive benyttet til Hvallangskib.

## Vandlevering i Nørresundby.

Paa Basis af flere Rederiers Reklamationer over Vandprisen i Nørresundby har Skibsmægler N. F. Stegmann rettet Henvendelse til Byen om at faa Prisen reduceret; denne Henvendelse er nu resulteret i, at Vandprisen er nedsat fra Kr. 3.00 til Kr. 1.25 pr. m<sup>3</sup>.

## Ulykke paa Øresundsværftet.

Paa en ved Øresundsværftet i Landskrona liggende Damper indtraf forleden en alvorlig Ulykke. 5 Arbejdere var beskæftigede ved en Luge, da et Stillads, paa hvilket de stod, brød sammen, og de alle styrtede ned i Lasten. De kom alle mere eller mindre alvorligt til Skade, og en af Arbejderne, der fik Brud paa Kraniet, er saa stærkt kvæstet, at han næppe vil kunne leve.

## Drengen sov ved Rattet.

En tysk Trawler »Nixee«, som er blevet opbragt, da den fiskede paa svensk Territorium, har nu maattet aflevere sin Fangst, 17,000 kg Fisk, og alle sine Fiskeredskaber. Desuden er Kaptajnen blevet idømt en Bøde paa 600 Kr.

Kaptajnen forklarede i Retten i Halmstad, at Grunden til, at hans Skib var kommet ind paa svensk Territorium, var den, at han havde sat en 17 Aars Dreng til at passe Roret, medens den øvrige Besætning hvilede sig, men Drengen var imidlertid faldet i Søvn og havde ladet Skibet drive for Vind og Vove.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. NOVEMBER 1925.

London .....	19,50	Madrid .....	57,50
New York .....	403,50	Amsterdam .....	162,40
Berlin .....	96,00	Stockholm .....	107,95
Paris .....	15,75	Oslo .....	81,80
Antwerpen .....	18,45	Helsingfors .....	10,17
Zürich .....	77,80	Prag .....	11,96
Rom .....	16,55	Wien .....	56,90

## POSITIONSLISTE PR. 23. NOVEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFØRENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Beckton 20.11.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.  
 s.s. *Absalon*, Hansen, ank. København 1. 11.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Osaka 21.11. til Yokkaichi.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. New York 14.11.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Blyth 18.11.  
 s.s. *Alderney*, ank. Rotterdam 20.11.  
 s.s. *Alexandra*, oplagt i København siden 29.9.  
 s.s. *Alf*, ank. Newcastle 19.11.  
 s.s. *Alfa*, afg. Gandia 21.11.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Algier 21.11. til Tunis.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Trångsund 13.11.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Philadelphia 21.11.  
 s.s. *Anna*, ank. Wasa 24.11.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Göteborg 19.11.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Saloum 14.11.  
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Hamburg 23.11.  
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, afg. Bahia Blanca 19.11. til Santos.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Barry 19.11.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Hurum 21.11. til Baltimore.  
 m.s. *Asia*, afg. Singapore 15.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Askø*, Olsen, ank. Wear 22.11.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. La Rochelle 17.11.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Perim 22.11. p. R. t. Aarhus.  
 m.s. *Australien*, Dahl, afg. San Diego 5.11. til Hamburg.  
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Aarhus 22.11.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Belgien*, ank. Danzig 20.11.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 23.-24.11. til København.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.

## SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

**København:**

J. Andersen &amp; Co., Frederiksgade 7.

**Aarhus:**

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

**Frederikshavn:**

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.  
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
 Telgr.-Adr. Saxberg.

s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, ank. Goole 19.11.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Antwerpen 23.11.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Cardiff 19.11.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Danzig 22.11. til København.  
 s.s. *Bodil*, ank. Barcelona 22.11.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Norrkøping 20.11.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Eureka 14.11.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 19.11.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. London 18.11.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Boness 23.11.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 4.11. til Bahia Blanca.  
 s.s. *Brattingsborg*, Larsen, ank. Stettin 22.11.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Bjørkø 22.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 20.11.  
 s.s. *Brilla*, afg. Halmstad 21.11.  
 s.s. *Brosund*, Skou, ank. Leningrad 20.11.  
 s.s. *Brynild*, Huus, oplagt i København.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Montreal 22.11.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. København 17.11. t. New York.  
 s.s. *Carmen*, pass. Brunsbüttel 22.11.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Valencia 21.11.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamburg 22.11.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Swansea 20.11.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Cito*, oplagt i København siden 18.9.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Port Talbot 17.11. til Dakar.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Barry 14.11.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Saloum 19.11. til Bordeaux.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Port Talbot 23.11.  
 s.s. *Dan*, Martinsen, ank. Port Talbot 20.11.  
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Frederikshavn 20.11.  
 m.s. *Danekonge*, Petersen, ank. Nakskov.  
 s.s. *Danelag*, Stage, pass. København 21.11. paa Rejse til Fraserburgh.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Kotka 18.11.  
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Skelleftea 19.11.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Pernambuco 22.11.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Philadelphia 20.11. til Baltimore.

**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

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

GLASGOW



## 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-AFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDESEL

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

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

## 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 ..... } »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

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: Telephone:  
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

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART CARDIFF  
Telegram-Adresse: MORDEY NEWPORT  
Telegram-Adresse: SHEARMAN BARRY  
Telegram-Adresse: SHEARMAN AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FØRSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrene«

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

Telegrams: »Mactaggatt«, Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHEL**

Skibsmæglere &amp; 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, Konserves etc.  
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Delaware*, Pedersen, afg. Rørdal 6.11. til Miami.  
 s.s. *Diana*, Tramp, ank. Nakskov 21.11.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Syracus 23.11.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 18.11. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, pass. Carvoeiro 22.11.  
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. København 21.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Livorno 22.11.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Helsingfors 18.11.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Swansea 17.11.  
 s.s. *Ella*, oplagt i København 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Goole 18.11.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 14.11.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Leith 19.11.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Aarhus 18.11. til Trångsund.  
 s.s. *Energ*, Jensen, ank. Trångsund 22.11.  
 s.s. *England*, Stengade, ank. Baltimore 6.11.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Norrkøping 21.11.  
 s.s. *Erik*, oplagt i København 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Dakar 10.11 p. R. t. Cape Town.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Stolpmunde 21.11. til Oslo.  
 s.s. *Esbarn Snare*, oplagt i København 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, pass. Brunsbüttel 21.11.  
 s.s. *Esther Maria*, Clausen, afg. West Hartlepool 20.11. til København.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Leningrad 21.11.  
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. København 29.11. paa Rejse til Newcastle on Tyne.  
 s.s. *Expres*, oplagt i København 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Middlesbrough 21.11.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 15.11.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Bangkok 13.11.  
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, afg. New Orleans 31.10. til Frederikshavn.  
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 19.11.  
 s.s. *Frankrig*, ank. Danzig 17.11.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Halifax N. S. 19.11.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Jaffa 20.11.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 21.11. til New York  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Cienfuegos 10.11.  
 s.s. *Frejr*, oplagt i København siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. København 20.11.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Rørdal 21.11. til Miami.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Genua 21.11.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda*, ank. Sheerness 19.11.  
 s.s. *Geysir*, Hansen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Baltimore 31.10.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 20.11.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Ghent 18.11.  
 s.s. *Gunver*, pass. Holtenau 21.11.

## H

s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Grangemouth 20.11.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. København 22.11.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Dakar 19.11.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Oran 21.11.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Ferreira 6.11.  
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Antwerpen 7.11.  
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Leningrad 17.11.  
 s.s. *Harald*, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, afg. Swansea 18.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, pass. Skagen 21.11.  
 s.s. *Helga*, afg. Stettin 21.11.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronara, ank. New York 17.11.  
 s.s. *Hengest*, oplagt i København siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Leningrad 20.11.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Grangemouth 20.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Dok i Helsingør siden 21.11.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt i København siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Aalborg 21.11. til Danzig.  
 s.s. *Holland*, ank. Danzig 20.11.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkekin, ank. Ivigtut 14.11.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Caletabuena 22.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Trångsund 21.11.

s.s. *Inger*, ank. Bristol 17.11.  
 s.s. *Irena Maria*, Lisberg, ank. Saganto 19.11.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Montreal 12.11. til Bremen.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, ank. København 23.11.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Jan*, Kurtzhals, pass. København 22.11. paa Rejse til West Hartlepool.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Yokahama 10.11. til San Francisco.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Norfolk Va 20.11.  
 s.s. *Jenny*, afg. Grao 23.11.  
 s.s. *Johanne*, pass. Gibraltar 23.11.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Porto Vecchio 19.11.  
 s.s. *Josey*, Jensen, pass. Fastrut Rock 31. 10. p. R. t. Boston.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. New York 14.11.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. København 19.11.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 19.11.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Bjørkø 22.11.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Bandholm 20.11.  
 s.s. *Karen*, Jordt, pass. Lisbon 19.11.  
 s.s. *Karla*, ank. Marieberg 21.11.  
 s.s. *Kasan*, oplagt i København siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 21.11.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Burrianna 17.11.  
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Aalborg 23.11. til Holbæk.  
 s.s. *Kina*, Broner, ank. Antwerpen 20.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Cardiff 21.11.  
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 22.11. til Grangemouth.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Santiago 22.11.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Heilso, ank. Mariager 22.11.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Rufisque 17.11.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Plymouth 28.10.

## L

s.s. *Lifland*, Haure Petersen, afg. Hull 22.11.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Blyth 18.11.  
 s.s. *Lillian*, afg. Grimby 21.11.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Swansea 19.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. København 21.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Gøteborg 18.11.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 22.11. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. Aalborg 14.11.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Valencia 14.11.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 16.11. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. København 22.11.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. West Hartlepool 19.11.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 18.11.  
 s.s. *Margrethe* Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Marie*, afg. Grao 23.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Brunsbüttel 22.11. paa Rejse til Ostende.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. København 19.11.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Hungerburg 16.11.  
 s.s. *Maryland*, Jørgensen, ank. København 18.11.  
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Faire Isle 15.11. p. R. t. New York  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Port Talbot 17.11. t. Sundsvall  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 23.11. til København.  
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Klaksvig 22.11. til Thorshavn.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

## T. SHERBURN

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

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

MONTREAL

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

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE &amp; CO., GÖTEBORG

NEW YORK

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**  
(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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*

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

MIDDLES-  
BROUGH

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

SUNDERLAND

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER

**MIDDLESBROUGH**

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

FREDERIKS-  
HAVN

**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 28

Filtaler i:

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

KØBENHAVN

**„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

**I FREDERIKSHAVN**

provianteres de Herrer Skibsførere bedst  
og billigst hos

**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**

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

Skibshandel

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



Skibsbyggere-Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtere, 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

## N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kotka 22.11.
- s.s. *Nancy*, ank. Marseilles 23.11.
- s.s. *Natal*, Røder, afg. Oran 22.11.
- s.s. *Nautik*, pass. Dover 23.11.
- s.s. *Neptun*, pass. Brunshüttel 17.11.
- s.s. *Nerma*, ank. Kotka 22.11.
- s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Lissabon 20.11. til København.
- s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
- s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
- s.s. *Niobe*, ank. Teneriffe 21.11.
- s.s. *Nordsøen*, ank. Søderhamm 21.11.
- s.s. *Normandiel*, Haure Petersen, ank. Wiborg 16.11.
- s.s. *Norman Isles*, pass. Kielerkanal 23.11.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
- s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
- s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i København siden 14.11.
- s.s. *Olga*, Toft, ank. Valencia 19.11.
- s.s. *Oluf Bager*, oplagt i København siden 26.5.
- m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 8.11.
- s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Teneriffe 15.11. til Bordeaux.
- s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 15.9.

## P

- s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Ushant 23.11. paa Rejse til Alexandria.
- s.s. *Palnatoke*, Bast, ank. Svendborg 27.10.
- m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Vancouver 17.11.
- s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 29.10.
- m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Brevik 29.10. til Miami.
- m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Las Palmas 15.11. paa Rejse til Fremantle.
- s.s. *Polaris*, Holm, afg. Leningrad 18.11. til Velzen.
- s.s. *Polly*, Fischer, ank. Danzig 23.11.
- s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn 13.11.
- s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, afg. St. Louis 22.11. t. Marseilles.

## R

- s.s. *Randi*, afg. Rotterdam 23.11.
- s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Port Said 19.11.
- s.s. *Rhone*, afg. København 23.11. til Odense.
- s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Whitehaven 17.11.
- s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
- s.s. *Roma*, ank. Dunstou 21.11.
- s.s. *Romø*, Olesen, afg. Damsjø 21.11. til Mo.
- s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Dungeness 19.11.
- s.s. *Rota*, Rivold, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
- s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 18.11. p. R. t. Nyborg.
- s.s. *Seine*, Barzig, afg. Havre 23.11. til Dunkirk.
- m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 20.11. til Suez.
- s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Zanzibar 15.11.
- m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Sydney 18.11. til Brisbane.
- s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Algoa Bay 15.11.
- s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Iquique 17.11. til Honolulu.
- s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. San Francisco 29.10. til Anckland.
- s.s. *Sigrød*, Madsen, afg. Almeria 17.11.
- s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Odense 23.11. til København.
- s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Trångsund 21.11.
- s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Nørresundby 19.11.
- s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 18.11.
- s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leith 29.11.
- s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Jersey 18.11.
- s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Las Palmas 14.11.
- s.s. *Skinfaxe*, Koch, ank. Horsens 20.11.

- s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 23.11.
- s.s. *Skodsborg*, Grave, pass. Dunnet Head 22.11.
- s.s. *Skotland*, afg. Boness 17.11.
- s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
- s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Raumo 16.11.
- s.s. *Smul*, Hansen, ank. Blyth 23.11.
- s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 21.11.
- s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Blyth 19.11.
- s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.11.
- s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Newport Mon 18.11.
- s.s. *Stella*, ank. Helsingfors 21.11.
- s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Miami 24.11. til Golfen.
- s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 17.11.
- s.s. *Svava*, Christensen, ank. København 18.11.
- s.s. *Svend*, Nielsen, ank. Quebec 14.11.
- s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Dakar 22.11.
- s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Nuevitas 11.11.
- s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.
- s.s. *Taarnholm*, Bastholm, afg. København 18.11. til Manchester.
- s.s. *Taasinge*, oplagt i København siden 7.8.
- s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Cardiff 18.11.
- s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 23.-24.11. til København.
- s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Gandia 10.11.
- s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 21.11. til Reval.
- s.s. *Tjaldur*, oplagt i København siden 22.9.
- s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Valencia 23.11. til København.
- m.s. *Tonking*, Topp, ank. København 21.11.
- s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. St. Thomas 18.11.
- s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Tula* Hansen, afg. Swansea 21.11. til Genua.
- s.s. *Tyr*, Christensen, ank. København 21.11.

## U

- s.s. *Uffe*, oplagt i København siden 28.8.
- s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 23.11.
- s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Swansea 17.11.
- s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Genua 21.11.
- s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 23.11. til København.
- s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Galveston 19.11.

## V

- s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Rosenberg 22.11.
- s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 10.11. til Bordeaux.
- s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Riga 23.11.
- s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Odense 21.11. til Sundsvall.
- s.s. *Veratyr*, Petersen, afg. Ivigtut 20.11. til København.
- s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Yavaros 14.11.
- s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
- s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Pedersen, afg. New York 17.11. til København.

## W

- s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. Aarhus 23.11.
- s.s. *With. Colding*, Østergaard, afg. Valencia 20.11.
- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 15.11.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
- s.s. *Yokohama*, Nielsen, afg. Oran 20. 11. til Rotterdam.
- s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt i København siden 27.10.
- s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Rendsburg 21.11.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Charlottetown 18.11.
- s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Bona 21.11.

**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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**ESBJERG MASKINFABRIK**JERN- & METALSTØBERI  
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE  
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN  
KØBBERARBEJDE UDFØRES**J. LAURITZEN'S**

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION  
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822**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

**NIC. PEDERSEN**HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

FORLANG TILBUD

Enepræsident for Danmark:

**HARRY LEVIN**

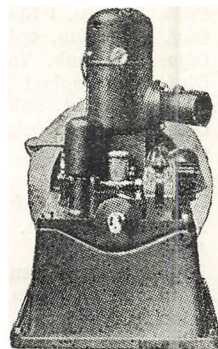
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

**JENS JØRGENSEN & CO**

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuele, Svendborg.

**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.

Stors Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1886 x

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**WIESE & CO., LISSABON**

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## DANSKE LLOYD

STIFTET 1899

TELEFON:  
CENTRAL 1160



TELEGR.-ADR.:  
DANSKELLOYD

**KJØBENHAVN  
ANALIEGADE 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**

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B



**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 Rutebart 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. — Skovs 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 28 A  
Telefon: 4211 • Telegram-Adresse: „Steampacific“  
**L. R. SCHMITH**  
Korreponderende Reder

**P. F. CLEEMANN • AABENRAA**  
(ETABLERET 1879) DANMARK

**EDSVOREN SKIBSMÆGLER**  
Kontor: »Vikingshus« **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann«  
Befragtning • Assurance • Spedition • Toldklarering  
Telefoner: Mæglerkontor: 182 • Eksped.: 482 • Efter Kontortid: 182  
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.  
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
De private Assurandører, København • Lloyds, London

**JENS JØRGENSEN & CO**  
**RIGA**

**SKIBSHANDLER**  
ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER  
Eneste danske Skibshandler i Riga.

**ALFRED CHRISTENSEN**

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

*Dampskibsreder*  
*Dampskibs- og Havariagent*  
*Befragtningsforretning*

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

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

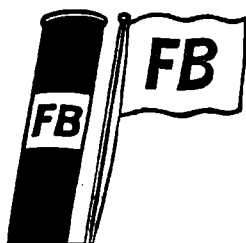
Telegram-Adresser:

Rotterdam: SCHELLEN    Antwerpen: SCHELSHIP    Hamburg: SCHELLESHIP

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB  
Telf. 1243-12443-12843 • Statstlf. 224 • Telegr.-Adr. »Danskfranske«  
LANDMANDSBANKENS ANNEX  
LAXEGADE 8

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



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944    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 · 49

FREDAG 4 · DECEMBER 1925

32 · AARG.

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

### VI OG DE ANDRE

Danmark er saa omtrent det eneste Land i Verden, hvor Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien ingen Støtte har. Saa at sige hver Uge bringer Telegrafene eller vore Gesandter ude i Verden Bud om, at nu har det eller det Land vedtaget den eller den Lov for at støtte den nationale Skibsfart. Naa, det er ikke saadan, at den danske Skibsfarts Mænd ønsker Statsstøtte. De tror ikke paa slige Kvaksalver-Midler. Erfaringen har lært dem, at den Art Støtte sløver Initiativet og berøver Skibsfarten den internationale Karakter, som dette Erhverv nødvendigvis maa have, hvis det ikke skal kvæles af Inkompetence og Statsstøttens Vat og Bomuld. Derimod mener den danske Skibsfarts Mænd, at de har Krav paa større Forstaaelse baade fra Myndighedernes og den offentlige Menings Side. Der hersker indenfor Skibsfarten en stærk Forargelse over Regeringens tilsyneladende manglende Forstaaelse af, at uproductive Udgifter som f. Eks. Havneafgifter maa bringes ned til det mindst mulige. Det forekommer dem at være en svært bagvendt Vej at gaa, først at fastlægge Havnetaksterne for en Periode paa fem Aar stik imod Skibsfartens Ønske og alle sunde økonomiske Teorier og Handelsprincipper, for derefter at indbyde til en Undersøgelse af »Købstædernes Havne- og Brotakster og Muligheden for en Nedsættelse af Taksterne inden Udløbet af 5 Aars Perioden«. Og det enten lunkne eller giftige Standpunkt, Dagspressen indtog overfor Rederne i Anledning af Sømændenes og Fyrbødernes skandaløse Gadedemonstration og Henvendelse til Erhvervsministeren sidste Uge vidner ikke om nogen større Forstaaelse af, at Skibsfarten er et af Danmarks mest betydningsfulde Erhverv.

### Hvad Spanierne gør.

Det Land, der senest har gjort et Fremstød for at støtte den nationale Skibsfart, er Spanien. Det kgl. Gesandtskab i Madrid indberetter, at den spanske Regering har vedtaget en Dekretlov herom. Dens Fremkomst skyldes de Vanskeligheder, Skibsfarten for Tiden maa kæmpe med, og som for Spaniens Vedkommende føles endnu stærkere paa Grund af den spanske Tonnages ringe Størrelse og Skibenes ret høje Alder, Omstændigheder, der praktisk talt gør den spanske Handelsmarine ude af Stand til at modstaa selv en mindre haard Konkurrence fra Udlandet.

For at hjælpe saavel Skibsfarten som Skibsbyggeriet ud over disse Vanskeligheder, har den spanske maritime Liga med Bistand af Skibsredernes Sammenslutning udarbejdet Forslaget til den nævnte Lov, som endvidere har været forelagt bl. a. Navigationsdirektionen, Ressortministerierne og Flaadens øverste Raad.

Dekretet, der yderligere er blevet tiltraadt af Statsraadet in pleno, indeholder, bl. a. Bestemmelser om et aarligt Tilskud til Skibsfarten af 10 Millioner Pesetas og 8 Millioner til Skibsbyggeriet og om en For-

højelse af Toldafgifterne for Skibe paa fra 5 til 50 pCt., dog med Undtagelse af Nybygninger, der kun betaler Toldsatsen uden Tillæg, samt forbyder at indregistrere Skibe paa over 10 Aar under spansk Flag, hvorhos det bestemmes, at Skibe, der ønskes indregistreret, skal svare til 1. Klasse i Lloyds, Bureau Veritas, British Corporation eller Germanischer Lloyd. Den nævnte Forhøjelse af Toldtariffens Sats kan dog modificeres, naar den nationale Industris Tarv fordrer det.

Iøvrigt indeholder Dekretet Bestemmelser om Kystfarten, der som hidtil forbeholdes spanske Skibe, om Havnetjenesten, samt, som ovenfor nævnt, om Støtte til national Skibsbygning og Skibsfart, i Form af Præmier henholdsvis for hvert bygget Fartøj paa 100 Tons eller derover, varierende fra 118 til 407 Pesetas pr. Ton og i Forhold til de transporterede Varemængder og den tilbagelagte Afstand, Skibets Alder m. v.

### Hvorledes det gøres i Argentina.

Kystfarten paa den sydlige Del af den argentinske Kyst har i en Aarrække været i Hænderne paa private argentinske Rederier. For nogle Maaneder siden forsøgte Regeringen at faa Rederierne til at nedsætte deres Fragttakster, idet det hævdedes, at de var for høje. Det er rigtigt, at Fragterne var høje, men Rederne hævdede, at Fragtsæsonen — Ladningerne fra det sydlige Argentina bestaar saa godt som udelukkende af Uld — kun varede 3 Maaneder, og at Skibene Resten af Aaret sejlede omtrent tomme eller var lagt op. Det var derfor nødvendigt i Løbet af de tre Maaneder at tjene saa meget, at Ruterne kunde opretholdes, thi hvis Passagerbaadene blev trukket ud af Ruterne, vilde det have en i høj Grad uheldig Virkning paa Handelen paa den sydlige Del af Landet.

Regeringen vilde imidlertid ikke anerkende de fremsatte Grunde som Berettigelse for Fragternes Størrelse, og erklærede, at der vilde blive sat Regeringsdampere i Gang, hvis ikke Fragterne reduceredes, og da Rederne fastholdt deres Vægning, blev der sat Regeringsbaade ind i Farten med det Resultat, at de private Redere intet har haft at sejle med siden.

Skibsrederne har selvfølgelig protesteret mod Regeringens Handlemaade, idet de anfører, at Statsskibene, hvis Besætninger lønnes af Staten, og som ikke betaler Havneafgifter, utvivlsomt kan give Overskud for hele Aaret, medens de i privat Eje værende Skibe er bogført til en høj Værdi og skal føre en stor og kostbar Besætning, saaledes at det er dem ganske umuligt at sejle for de Fragter, Regeringsskibene faar. De forlanger derfor, at Republikkens Præsident skal gribe ind og standse Statens Konkurrence.

## REDNINGSVÆSENETS VIRKSOMHED I AARET $\frac{1}{4}$ 1924— $\frac{31}{3}$ 1925

Den 31. Marts 1925 fandtes der i Danmark 63 Redningsstationer, nemlig 35 Baad- og Raketstationer (33 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm), 13 Baadstationer (12 i Jylland med tilhørende Øer og 1 paa Møen) samt 15 Raketstationer (8 i Jylland, 4 paa Bornholm, 1 paa Christiansø, 1 paa Møen og 1 paa Sjælland); 1 af Raketstationerne i Jylland (Thorsminde) er tillige forsynet med Baad, men uden fast Mandskab til denne.

Foruden de ovennævnte Redningsstationer forefandtes der den 31. Marts 1925 i Jylland 10 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, som betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation, nemlig Skagens Havn, Højen-Vest ( $\frac{1}{4}$  Mil V. for Redningsstationen Gl. Skagen), Spirbakken, Skiveren, Uggerby, Rødhus, Thyborøn-Nord, Anholt Øst, Hornøks paa Læsø samt Blaavands-Huk. — I Aarets Løb er der paa Bornholms S.V.-Kyst oprettet en Bistation ved Boderne, som betjenes fra de to nærmestliggende Hovedstationer. — Ved Hundested er der desuden stationeret en almindelig Redningsbaad, som betjenes af de stedlige Fiskere. Endvidere er der ved Tisvildeleje henlagt Raket-Redningsmateriel til Brug ved indtræffende Strandinger, og ved Sjællands Odde er en Motorfiskerbaad med dens Ejer som Fører til Raadighed ved mulige Redningsforetagender. — Endelig er der paa Enesgaard Nord for Hasle ved Johns Kapel anbragt et mindre Oplag af Liner, Stænger, Lygter m. m. til Brug i Strandingsstilfælde, og ved Gjedser er anbragt en Pram, særlig med mulige Redningsforetagender paa Rødsand for Øje.

### Redningsbaadenes Antal.

Redningsbaadenes Antal er 54. Paa Jyllands Kyster findes 41 Redningsbaade stationeret. Desuden findes 2 Redningsbaade paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø, 2 paa Anholt og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 3 Redningsbaade, henholdsvis ved Rønne, Snogebæk og Boderne. — Endvidere henstaar en Reserveredningsbaad paa Orlogsværftet.

Motor-Redningsbaadenes Antal er for Tiden 11. Af disse er 1 Baad paa 12.2 Meter med en 40 H.K. Tylor-Motor anbragt ved Skagens Havn, 1 Baad paa 11.5 Meter med 11.5 meter 25 H.K. O. V.-Motor ved Esbjerg og 7 Stkr. 10.2 Meter Baade med 12 H.K. Ferro-Benzinmotorer ved Klitmøller, Nørre-Vorupør, Hals, Grenaa Havn, Østerby, Vesterø, Anholt og Klintholm Havn Redningsstationer samt den ved Hals tidligere stationerede 7.72 Meter Baad af en lettere Type med en 12 H.K. Aristox-Motor anbragt ved Rønne.

Til Transport af Redningsbaaden ved Stationen Thyborøn findes en Traktor (af samme Type som den ved det engelske Redningsvæsen anvendte).

Redningsvæsenets Materiel samt Baad- og Opbevaringshusene er siden 1907 indtegnet i Stats-Brandforsikringsfonden for et samlet Beløb, som den 31. Marts 1925 udgjorde 1,811,503 Kr.

### Redningsforetagender i Aarets Løb.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet i alt 17 Redningsforetagender, nemlig ved det nørrejydske Redningsvæsen: 14 Redningsforetagender ved 12 indtrufne Strandinger og 1 Redningsforetagende i Anledning af en nødstedt Fiskerbaad, og ved Bornholms og Møens Redningsvæsen: 2 Redningsforetagender — begge ved indtrufne Strandinger. — Antallet af »forgæves Møder« har været 67.

Ved det nørrejydske Redningsvæsen er der blevet

afholdt 258 Øvelser, deraf 32 ved Raketstationer og 226 ved Baad- og Raketstationer. Samtlige Øvelser forløb uden Uheld af Betydning.

Ved det bornholm-møenske Redningsvæsen er der afholdt 40 Øvelser, som alle forløb uden Uheld.

I den Konference, som — i Forbindelse med Royal National Life-Boat Institutions (det engelske Redningsvæsens) 100 Aars Jubilæum — afholdtes i London den 1.-2. Juli 1924 vedrørende Landenes Redningstjeneste, var Marineministeriet repræsenteret af Departementschef J. F. Saxild. — Ved en under Konferencen afholdt Præsentation af forskellige Redningsbaadstyper var det danske Redningsvæsen repræsenteret af Anholt Motorredningsbaad, der deltog i en Paradesejls op ad Themsen.

### Belønninger.

I Finansaarets Løb er der tildelt de nedennævnte de hosføjede Dekorationer:

Opsynsmand ved Redningsstationen Lildstrand Poul Christian Græsbøl, Baadformand ved Stationen Esbjerg Søren Hansen, fhv. Baadmand Peter Svendsen af Stationen Skagen og fhv. Baadmand Bertel Christian Nielsen af Stationen Lilleheden — alle Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Som Belønning for den af Opsynsmanden og Mandskabet ved Stationen Skagen udviste Færd ved S/S »Hjortholm«s Stranding den 24. December 1924 har »Det Forenede Dampskibsselskab« ydet de paagældende en Belønning af 1,000 Kr.

### Hvad Redningsvæsenet koster.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet har i Finansaaret 1924-25 andraget 785,917 Kr. 47 Øre, nemlig til:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Lønninger m. m. til Bestyrere, Fuldmægtig og Assistent .....	19,245 00	
Honorar til Konsulenter m. fl. ....	5,800 00	
Vederlag til Opsynsmænd, Formænd og Mandskab .....	312,790 16	
Kontorholdsudgifter .....	900 00	
	—————	338,735 16
Understøttelser .....		75,806 49
Redningsforetagender og -øvelser .....	73,711 50	
Vagthold .....	107,849 86	
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel .....	56,247 37	
Raketter, Strandingslys m. m. ....	5,253 50	
Forbedring af Stationers Vejforbindelse med Havet .....	10,780 06	
Telefonledninger m. v. ....	19,642 24	
Redningsforanstaltninger ved Frederikshavn og paa Sjællands-Odde, henholdsvis 150 Kr. og 360 Kr. ....	510 00	
Forskellige Udgifter .....	50,644 19	
	—————	324,638 72
Bygning af 2 9.5 m Redningsbaade .....	42,737 10	
Opførelse af et Baadhus mellem Rønne og Snogebæk .....	4,000 00	
Ialt ....		785,917 47

Desuden er der i Finansaaret 1924-25 medgaaet et Beløb af 10,000 Kr. til Uskadelliggørelse af Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Rednings- og Fiskerbaade.

### Resultatet af dets Arbejde.

Fra 1. Januar 1852, da Redningsvæsenet traadte i Virksomhed, til 31. Marts 1925 er der reddet 10,573 Mennesker, men desuden er 30 blevet reddet i Aarene 1850-51, medens Redningsvæsenet organiseredes; og det samlede Antal af Mennesker, der ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er blevet reddet indtil Udgangen af Marts Maaned 1925, bliver saaledes 10,603.

### TRAFIKKEN I KIELERKANALEN

#### I 3. KVARTAL 1925

I 3. Kvartal 1925 er 12,089 Skibe med en samlet Tonnage af 2,076,000 N.R.T. passeret Kanalen under

tysk Flag. Østgaaende passerede ialt 1,949,000 Tons Kanalen og vestgaaende ialt 2,217,000 Tons. Den tyske Andel i den samlede Tonnage androg 49.8 pCt. Kanalens samlede Indtægter androg 1,592,000 Rm.



## SKIBSREDERES GENSIDIGE LOYALITET

Det sidst udkomne Nummer af *The Scandinavian Shipping Gazette* bringer en Artikel foranlediget ved nogle af en engelsk Skibsreder i *Fairplay* fremsatte Beskyldninger mod kontinentale Redere, hvoraf vi tillader os at gengive følgende:

Det synes som om Mr. R. L. Dalgliesh, Newcastle, ønsker at fastholde sine ubeherskede Beskyldninger — saaledes som de blev fremsat for snart et Par Maaned siden gennem *Fairplay* — mod de kontinentale Redere for Illoyalitet overfor »documentary agreements« etc. I ethvert Fald er der — saavidt Forfatteren af denne Artikel har haft Lejlighed til at konstatere — ikke fremkommet et Ord fra ham som Svar paa de stærke Provokationer, som bl. a. i dette Blad er blevet rettet til ham om nærmere at dokumentere sin alvorlige Beskyldning. Naar en Mand, som antages at staa i forreste Række blandt britiske Redere, og hvis Ord forudsættes at have adskillig Vægt, særlig blandt hans egne Landsmænd, kaster sig ind i en international Diskussion om et af Tidens brændende Problemer for Skibsfartsnæringen — Oplægningspørgsmaalet — burde man ogsaa kunne vente, at han følger lidt med i, hvad hans Kolleger, og da ikke mindst de i andre Lande, har at sige i den samme Sag. Det skulde ligge særlig nær for ham at gøre dette, naar han har valgt at forme sit Indlæg i Diskussionen som et voldsomt Udfald mod alle ikke-engelske Redere, et Angreb, som i høj Grad gaar paa sidstnævntes Ære løs. At han samtidig gav *The Baltic and White Sea Conference* et kraftigt Spark, bidrog jo til at give hans bombastiske Udtryksmaade forøget Virkning, men det forpligtede ham ogsaa til at være forberedt paa at rykke ud med en udførligere Bevisførelse for sine Paastande, idet han dog burde forstaa, at de foragtede kontinentale Redere ikke uden at kny vilde finde sig i hans Piskesnært.

Hvilket Alternativ man end vælger som Forklaring paa hans vedholdende Pasivitet overfor de kontinentale Provokationer i ovennævnte Henseende, maa man vel sige, at hans Stilling bliver lige ynkelig. Det synes nærmest en Smagsag, hvorvidt det er mest kompromitterende for ham, at han ikke engang søger at komme paa det rene med udenlandske Skibsfartskredses Standpunkt og Forhold i den paagældende Sag og deres Imødegaaelse af hans Udtalelser, eller at han prøver paa at skjule sin Nøgenhed bag *Tavshedens Figenblad*, efter at det er gaet op for ham, at han er kommet ud paa for tynd Is, og er plumpet sørgeligt igennem. Hvorom alt er, den Bevisførelse eller eventuelt uforbeholdne Undskyldning, som i *Scandinavian Shipping Gazette* blev afkrævet ham for over en Maaned siden, den savner man endnu. Det maa da ogsaa være berettiget at stemple Hr. Dalgliesh som en Mand, hvis Ord ikke bør tillægges mere Vægt, end hvad der kommer fra et hvilket som helst ubehersket og stædigt Individ.

**Britisk Hegemoni.**

Det kunde derfor synes mest naturligt at lade Glemselens Slør falde over Mr. Dalgliesh og hans Don Quixote-Bravader. Hans Person interesserer for saa vidt heller ikke noget videre paa denne Side af Nordsoen, men naar man har haft vanskeligt ved at slippe ham af Syne, er det, fordi det er en ganske udbredt (og formodentlig berettiget) Opfattelse paa Kontinentet, at Typen Dalgliesh i ikke ringe Udstrækning er karakteristisk for engelsk Aand og Tankegang, naar Talen er om britiske versus kontinentale Loyalitets- og Æresbegreber paa Skibsfartens Felt. Det er en paa Kontinentet ret udbredt Mening mange i England ikke har Forstaaelsen af, at det før Krigen eksisterende Hegemoni nu vakler, og at der skal et overordentlig Krafttag til, en gennemgribende Revision af

engelsk indre og ydre Politik og individuelle Tankegang, hvis Storbritannien vil gøre sig Haab om at beholde det.

For at belyse Tilstanden med nogle Eksempler: Mens de kontinentale Lande det sidste Decennium har gjort sig store Anstrengelser og ofret vældige Kapitaler paa at udbedre og modernisere deres Havne og deres Faciliteter for Ekspedition af Skibe og Gods, har Udviklingen i saa Henseende i britiske Havne saa at sige staaet stille, medens Skibstrafikken er steget. Skibene er derfor ogsaa i en Række Havne fra Tid til anden blevet udsat for en Kongestion og et Ekspeditionstempo, som har haft til Følge, at Fragterne til og fra britiske Havne er kommet op paa et højere Niveau i Forhold til kontinentale Havne end Tilfældet var tidligere. Den udenlandske Ruteskibstonnages store Vækst, ikke mindst i Farten paa U.K., viser sig i en for de britiske Linjer stadig mere trykkende Konkurrence, selv i ældre og af sidstnævnte velindarbejdede Ruter. I Traad hermed er det bemærkelsesværdigt, at den engelske Anpart i Verdenstonnagen siden 1914 er sunket fra Halvdelen til en Tredjedel, ligesom de kontinentale Redere afgjort har taget Ledelsen med Hensyn til Fornøelse og Modernisering af Flaaden.

Bortset fra mindre tilfredsstillende Ekspedition er der ogsaa andre Momenter, som har bidraget til, at mange britiske Havne har faaet et andenklasses Stempel. For at tage Træ- og Kulladninger, som stort set har de skandinaviske Rederes Hovedinteresse, kan det for førstnævntes Vedkommende være tilstrækkeligt at minde om de haardnakkede Forsøg fra Modtagernes Side paa at faa overført paa Rederne en større Del af Ilandbringelsesomkostningerne end ellers internationalt anerkendt. Og det ser endvidere ud til, at mange britiske Befragtere har lige saa vanskeligt ved at vænne sig af med den forkastelige Uvane at betragte Rederen som sin Bankforbindelse, d. v. s. forhale længst muligt Fragtoppgøret og uden en Penny's Rente udsætte i Ugevis den afsluttende Fragtremisse, en meget letvundet og billig Maade at skaffe sig Driftskapital paa, men et Forhold, som man ikke let finder Paralleller til, i hvert Fald i de nordlige kontinentale Lande. For Kulladningers Vedkommende har det ikke kunnet undlade at vække Opmærksomhed, at Skibene ikke altid har faaet Last i regelmæssig turn, for saa vidt som det er notorisk, at f. Eks. Skibe tilhørende colliery-Ejere eller nærtstaaende Selskaber har faaet en iøjnefaldende Præference, og ligeledes har det været paafaldende, at et og samme Skib i en og samme Havn har faaet en højst forskellig Ekspedition, alt eftersom Skibet har været timechartret til en lokal Befragter, eller det har lastet paa voyage-Basis, og Befragteren følgelig haft mindre Interesse af Skibets Ekspedition.

**Partiskhed.**

Det er i Forbindelse med disse Ting fristende at nævne enkelte andre britiske Foreteelser, som har vakt Misstemning hos kontinentale Redere, og som vanskelig lader sig forene med det ophøjede Syn paa britiske Begreber kontra udenlandske, som Folk af Typen Dalgliesh ynder at give Udtryk for. Bestemmelser som the deck cargo regulations, the wireless rules, Lovfæstelsen af Haag-Reglerne i britisk Tillempling, i Strid med Forudsætningerne for deres internationale Udformning, og sidst de nye Bestemmelser vedrørende Skibes Udstyr for Losning og Lastning etc. er alt sammen Krav, der ikke havde været noget særlig at indvende mod, hvis de udelukkende var blevet gjort gældende overfor britiske Skibe. Men det kan kun karakteriseres som Overgreb, som Udslag af visse Kredses nedarvede suveræne Foragt for udenlandske Stemninger og Følelser, naar Bestemmelser af nævnte Art er

(Fortsættes Side 830).

## NY FORORDNING OM SEJLADSEN PAA NEDRE-ELBEN

Den af Kongeriget Preussen og Fristaden Hamburg den 20. April 1904 udsendte ligelydende Forordning angaaende Skibsfarten paa Nedre-Elben er bleven ændret saaledes:

§ 32 faar følgende Ordlyd:

De til Hamburg bestemte Skibe skal hejse Lodssignal ved Dockenhuden, om Dagen Nationallaget og Lodslaget paa Stortoppen, om Natten en hvid Laterne over Boven.

De til Altona og Harburg bestemte Skibe hejser først Lodssignal efter at have passeret Havnelods-Stationen ved Seemannshöft, og de Skibe, der ønsker Lods til Altona, hejser det sædvanlige Lodssignal, medens de, der skal have Lods til Harburg som særligt Lodssignal om Dagen hejser det nationale Lodslag eller den internationale Signalbogs Signal P. T. og derunder en Vimpel og om Natten viser to hvide Lanterner ved Siden af hinanden over Skibets Bov.

Efter § 43 indsættes:

§ 43 a.

Den nordlige Red ved Fyrskibet Elbe 3 begrænses: Mod Nord af en Linje over de sorte Spidstønder 6, 7 og 8.

Mod Øst ved retvisende Pejling 0° af den sorte Spidstønde 8.

Mod Syd af en Linje 500 m nord for Forbindelseslinjen mellem Fyrskibene Elbe 3 og Elbe 4.

Mod Vest ved retvisende Pejling 197.5° af Fyrtaarnet Neuwerk (Østgrænsen af dette Fyrs grønne Sektor).

§ 43 b.

Den sydlige Red ved Fyrskibet Elbe 3 begrænses:

Mod Nord ved Forlængelsen af Forbindelseslinjen mellem Lysboje J og Fyrskibet Elbe 4.

Mod Øst ved retvisende Pejling 221.5° af Fyrtaarnet Neuwerk (Østgrænsen af Neuwerks faste hvide Sektor).

Mod Syd af en Linje mellem de røde Spirtønder G, H og KA.

Mod Vest ved retvisende Pejling 187.5° af Fyrtaarnet Neuwerk (Vestgrænsen af Neuwerks grønne Sektor).

Yderligere kan der øst paa i Tilslutning til den sydlige Red ankres i Kuglbaken-Farvandet.

Forordningen er traadt i Kraft den 10. Oktober.

### UDRYDDELSE AF ROTTER OM BORD

Spørgsmaalet om Udryddelse af Rotter om Bord i Skibe er af ret stor Betydning, og nogle Tal, som *Lloyds List* meddeler, og som giver Resultatet og Udgifter forbundne ved Udryddelse af Rotter, dels ved Rottefangere, som Redere frivilligt har anvendt i mange Aar, dels ved den britiske Regerings Fremgangsmaade, tvungen Rygning, kan maaske paaregne Interesse. Tallene angaar Passager-Rutebaade og viser, at i Løbet af Aaret, der afsluttedes den 30. September, blev der af en Rottefanger i to Skibe fanget 598 Rotter, medens 5 Rygninger af Skibe i samme Periode kun dræbte 16 Rotter. Ved 65 Rygninger af 15 Skibe

i Løbet af 3½ Aar dræbtes ialt 539 Rotter, medens Rottefangere i de samme Skibe i Løbet af et Aar dræbte 2,639. Hvad Omkostningerne angaar, fik Rottefangerne for 12 Maaneders Arbejde paa 27 Skibe £444, medens Rygning af 3 Skibe én Gang kostede £620.

### Drivende Mine passeret.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Dansk Damper »Danmark« rapporterer over Københavns Radio:

Drivende Mine passeret Fredag Kl. 8.18 Form. paa 54° 26' N. Brd. 11° 59' Ø. Lgd., Vinden SV., Styrke 8, Strømmen øst-gaende.

(Fortsat fra Side 829).

blevet gjort gældende — og ofte gennemført med meningsløs Haardhed og Malkonduite — ogsaa for ikke-engelske Skibe, som anløber britiske Havne. I Plan hermed maa man ogsaa tænke paa britisk Beskatningspolitik overfor udenlandske Ruteselskaber, — en Politik, som, formentlig med Møderlandet som oprindeligt Forbillede, i den senere Tid har skudt frodige Vildskud i de britiske Dominions. Ved lidt Eftertanke vil man kanske ogsaa snuble over et Krav for 2-3 Aar siden angaaende Fyrafgifter i britiske Havne med tilbagevirkende Kraft for 2-3 Aar, og den Behandling unge udenlandske Funktionærer i britiske Shippingfirmaer for Tiden er Genstand for fra de britiske Myndigheders Side savner ogsaa Sidestykke i andre civiliserede kontinentale Lande. Det synes, som om Urimeligheder af ovennævnte Art ikke gaar op for Engelskmændene, med mindre de selv bliver udsat for lignende Behandling i Udlandet. Men da, d. v. s. naar deres egne Interesser er gaaet for nær, har de ogsaa reageret med en Kraft og Impulsivitet, som indtil den sidste Tid sjældent har forfejlet sin Virkning.

### Den herskende Bitterhed.

De i det foregaaende nævnte Momenter forklarer i nogen Grad den Bitterhed, som kontinentale, og maaske fortrinsvis skandinaviske, Redere har maattet føle overfor uvederhæftige Illoyalitätsbeskyldninger, saaledes som de er fremkommet fra en fremtrædende britisk Reder og optaget paa fremtrædende Plads uden redaktionel Afstandtagen eller Kommentar af nogen Art i et ledende britisk Skibsfartsorgan. Dette saa meget mere som den egentlige Platform for Angrebet blev valgt saa uheldigt som vel muligt. Til de i det første Indlæg i denne Sag i S. S. G. for 23. f. M. givne Eksempler paa, at det saa langt fra er de kontinentale Redere, som skulde have været mindre loyale end de britiske med Hensyn til at »stick to the com-

pulsory charterparties« og lignende Aftaler, at Forholdet kanske snarere er det omvendte, kan føjes: Det nye *Scanfin*-Certeparti brydes stadig af britiske Redere for Transporter baade til Humberdistriktet og Bristolkanalen. Med Hensyn til *Baltcon*-Certepartiet har de britiske Rederes Eftergivenhed været kanske Hovedanstødsstenen i The Baltic and White Sea Conference's Aktion mod »Merchants' agents« i Farten paa visse tyske Havne. I Kulfarten paa Norge, nærmere bestemt Oslo, hvor Systemet fri Losning er kæmpet igennem af Rederorganisationerne, foregaar der endnu nu og da Slutninger paa Basis af »current price«, og det viser sig ved nærmere Undersøgelse at være britiske Redere, som paa dette Marked falder deres kontinentale Kolleger i Ryggen. Der har fra britisk Side ogsaa været Tale om undercutting of rates fra kontinentale Rederes Side. At britiske Redere selv kan gaa i Spidsen i saa Henseende, fremgaar f. Eks. af de hidtil stedfundne Slutninger for Vintersæsonen i Vestindiafarten og Udviklingen i det hele taget iaar paa dette Marked, som tidligere væsentlig har været behersket af de skandinaviske Redere.

— — — De her anførte Betragtninger vedrørende britisk versus kontinental Aand og Tankegang er unægtelig skarpe saavel i Form som Indhold, og de vil vel falde mange britiske Læsere for Brystet. Paa den anden Side maa man dog erkende, at Mr. *Dalglish's* Udfald var af en saadan Art, at det beretigede til et skarpt Svar, og den Omstændighed, at hverken Mr. *D.* selv eller nogen anden engelsk Shippingmand eller Skibsfartsorgan har gjort sig den Ulejlighed at udviske det uheldige Indtryk, som Mr. *D.'s* Ord har gjort overalt paa denne Side af Nordsøen, bevirker, at Bitterheden er i Færd med at sætte sig fast og efterlade et varigt Indtryk, som det engelske shipping community i første Række skulde være interesseret i at afværge.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 1. December 1925.

De forskellige Rygter, som er i Omløb, om Skaden paa den nye Høst i River Plate bør vistnok tages med Forbehold; men Faktum er imidlertid, at Priserne paa Korn er gaaet godt i Vejret, og Befragtningerne saa godt som indstillet. Hvis Skaden virkelig er saa stor, som det bliver sagt — der nævnes 2,000,000 Tons — vil det være en Ulykke for Landet og en alvorlig Sag for Konsumenterne; men i sidste Instans vil det gaa ud over Raterne. Saa længe, der ikke er officielle autentiske Beretninger om Skadens Størrelse, fisker Spekulanterne i rørt Vande og tager ikke smaa-lige Hensyn, naar det gælder at hytte deres eget Skind.

Nordamerika lukrerer i Øjeblikket, og Markedet er fastere og livligere — noget, som kommer mange til gode, og det var at haabe, at Stillingen vil kunne holdes. Australien har igen taget et Par Baade, og Østen er i det hele taget af mere Interesse, end Tilfældet har været længe; saa, bare der kan skaffes »Arbejdsfred«, burde dette Marked rette sig betydeligt. De mindste Ting bringer Forstyrrelse i Fragtmarkedet, og noget skal der vel altid være for at sætte Initiativet og Dygtigheden paa Prøve; men Skibsfarten har været sat paa Prøve længe nok og for tjener en bedre Skæbne, end Tilfældet er.

### TRÆLASTMARKEDET

For prompt Lastning bydes de samme elendige Rater, og ikke saa faa Laster bestaar af Brædder alene eller DBB med »unlimited quantity« floorings. Af Afslutninger kan nævnes:

1,000 Std. Gefle/Antwerpen 38/-. 800 Std. Hargshamn & Gefle/Antwerpen 39/6d. 300 Std. Sundsvall/Antwerpen 44/6d. 550 Std. Gefle/Hull 52/6d. 330 Std. Kotka/Grimby 55/-. 300 Std. Waldemarsvik/London 50/-. 1,000 Favne Sydfinland/West Hartlepool 44/3d. 1,700 Std. 3 Pl. Gefle & Hundiksvall/Alexandria 62/6d. 1,000 Std. Wiborg/Alexandria 60/-. 1,050 Std. Sundsvall/Boulogne 38/6d. 400 Std. 2 Sundsvall/2 Barcelona 80/-

For f.o.w. Kemi/Torneå til Hull søger Humber-Befragterne Tonnage til ca. 45/- old Scanfin, og Befragterne vil kun »consider reasonable offer or wait«. Maatte de faa Lov at vente længe!

### KUL, KOKS ETC.

Det koldere Vejr skulde snart gøre sin Virkning; men det gaar langsomt med at faa Raterne op, og da Lastetørn fremdeles er ret vanskelig, sluttet Baadene i god Tid til, hvad der bydes. Forth/Nørresundby 2,200 Tons er taget af engelsk Baad til 6/9d. En skandinavisk Baad refuserede Lasten til 6/10½d. og holdt ud for 7/-. London Koks er sluttet til 9/- til København og 10/- Odense. Tyne/Aarhus har betalt 6/6d. for 3,500 Tonner; Fredericia 6/6d. 2,000 T.; Svendborg 7/- 1,800 T. og Noteringerne varierer Dag for Dag.

Leningrad har taget en Del Baade til 12/6d. minus 3/6d. til Udgifter og betaler nu 13/6d., 15/-. Wales/Leningrad noterer 14/-, 16/-. Coasting er fast Hamburg 4/-, 4/3d.; Rotterdam 4/-, Rouen 3/9d., 4/3d.

### MIDDELHAVET ETC.

En Masse Baade er blevet forsømt paa Vej til Kullasteplads af Uvej, og for virkelig prompte Baade er der en Chance for en god Rate; i Særdeleshed er prompte Baade efterspurgt for Italien. Tyne/Cannes er sluttet til 10/-; Palermo 9/9d.; Catania 10/7½d.; Genoa Options 9/3d., 9/9d.; Tyne/Barcelona 1,300 Koks 15/3d., og til spanske Havne kommer der daglig nye Laster. Til de atlantiske Øer begynder Ordrene igen at komme ind; men Tonnagen er for rigelig til at indvirke paa Fragterne. 5,000 Tonnere faar vanskelig over 9/- og mindre Baade 9/6d. med 2/- Losning inclusive dues.

Fra Jordnødpladserne gøres der ikke meget, og Forskydningerne i Raterne er uden Interesse. Frugten fra Spanien til U.K./Cont. er ligeledes uden Forandringer. Pr. Januar betales £1,350 120,000 cbf, £1,200 103,000 cbf og proportionelt for mindre Baade.

Fra Sortehavet gøres der foreløbig kun i Erts til U.K./Cont. og U.S.A., og hvad Donau angaar, er Markedet meget fast for prompt Lastning. Sidst betalte Rate til Danmark: 23/- til 3 Havne er foreløbig Rekord, og store Baade faar 19/-, 19/6d. U.K./Cont.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Delvis paa Grund af det usikre Plate Marked og de dermed følgende høje Priser for La Plata Korn er Markedet fra U.S.A. fastere, og de sidste Afslutninger opviser lidt bedre Rater, saaledes: Boston/Bremen 15 Cents. For en Ladning Landbrugsmaskiner fra New York til 3 Sortehavshavne er betalt 9 Cents pr. cbf. Nett Charter New York/3 River Plate 4.10 Doll.; Hampton Roads/Lower Plate 3.80 Doll.; Algiers eller Nizza 2.85 Doll.; Cuba/U.K.-Cont. 17/6d., 18/-; Atlantic/Callao 19/6d. tungt Korn.

Vestkysten er mere interesseret for Januar Lastning, og Raten er kommet op i 35/-.

For Kul til U.S.A. er sluttet en 3-4 Baade fra 8/6d. op til 9/3d. og for en lille Baad til Halifax er betalt 12/-.

Cement til Miami kan faas fra Aalborg-Brevik-Narvik-Belgien-Gotland-Reval-London etc., og sandsynligvis vil Efterspørgselen vedvare, da Amerikanerne vil gøre Miami til en Storby i Løbet af »no time«.

### SYDAMERIKA

Baad ud og hjem er uforandret for prompt. Glasgow/lower Plate 17/12 Lastning er sidst gjort å 13/6d. og betaler sandsynligvis 6d. mere for prompt. Wales/Montevideo 13/- 8/16 December og 14/- 7/12. Rio er gaaet ned i 12/6d., 12/9d. Hjemgaaende er sluttet Buenos Aires/Dunston direkte 18/3 spot, Avonmouth 17/6d.; Rosario/Philadelphia 5.50 Doll. Hørfrø. Forhaabentlig kan der snart faas et paalideligt Overblik over den nye Høst, saa Befragtning igen kan komme i Gang.

Chile/Atlantic er lidt bedre: 5.25 Doll., Alexandria 27/6d.

### ØSTEN

De faa nye Afslutninger fra Australien gør hverken fra eller til; men det er altid godt, at der gøres noget. I de fleste Tilfælde forlanges Option af Indien, ca. 15/- under U.K./Cont. Raten Basis Sydaustralien, og til Sydafrika er betalt 31/3d. Basis. Vladivostock er en Smule højere — 35/7½d. U.K., 1/3d. mere Skandinavien, og Mauritius tager stadig Baade Jan./Febr./Marts 23/- Basis een Lossehavn.

Sydafrika er faldet lidt tilbage og gøres nu til ca. 23/6d. December.

### TIME CHARTER

i vestindisk Fart er meget fast, og 1.70 Doll. er opnaaet for 3,000 Tonnere. For Levering/Tilbagelevering n.o. Cape Hatteras er en 8,700 Tonner sluttet for 7 Maaneders Pacific Fart å 1 Doll.

I europæisk Fart søges nok en Del Tonnage; men 2/2,500 T. moderne Baade er ikke over 5/6d.

## OPLÆGNINGERNE

Den 30. November var der af Dampskibe under Dansk Dampskibsrederiforening oplagt ialt 29 med en Bruttotonnage af 33,820 Bruttotons og 51,415 Tons d.w.



## SEJLSKIBSKONFLIKTEN OG HYRERNE

Fra Kaptajn H. L. Hansen, Fører af 3-mastet Skonnert »Nordstjernen«, har vi modtaget følgende Indlæg med Anmodning om Offentliggørelse:

Som al Søfart har udviklet sig paa den seneste Tid, hvor Rederne snart ikke ser anden Udvej end Oplægning over hele Linien, hvis de ikke uafbrudt vil sætte Penge til, synes det at være paa Tide at slaa en Streg over denne hensynsløst iværksatte Strejke overfor »Dansk Sejlskibsrederiforenings Skibe«, man skulde næsten tro, det var de Ledendes Mening indenfor Sømandsforbundet at medvirke til at tilintetgøre al Rederivirksomhed indenfor dansk Sejlskibsfart, som endog vor siddende Regering holder paa, er nødvendig for Uddannelsen af vore unge Mennesker til Søs.

**Sejlskibstiden er Læretiden.**

Man maa endelig ikke glemme, at Sømændenes i vore Sejlskibe kun er Lærlinge paa de forskellige Trin, Ungmand, Let- og Matros, ellers er det ret og slet Uddannelsestid, som for enhver Fagmand i Land, kun mangler Fagmanden de forskellige Benævnelser i Læretiden; ingen vil vist benægte, at Lærlingen paa sit 4. Aar er ligesaa værdifuld for Mesteren, som Sømanden, der sit 4. Aar gør Tjeneste som Matros, er det for Skibet. At sejle som Matros i et Sejlskib fra Danmark er ikke mere en Levevej som i gamle Dage, det er Uddannelsestiden for Officerer, og jeg vil endog sige, for at blive god Matros i Dampskibe, vil det være en Fordel at have faaet sin Uddannelse i vore Sejlskibe; jeg indrømmer, at som Levevej bydes der en Matros mange Fordele i Dampskibe, som er umulige at give i et Sejlskib. Vi maa vel indrømme, at i Betragtning af, at det er Læretiden for de Unge, da er Hyrerne, som de er, ikke saa daarlige, ja over alle Fagklasser i Land, og det vil være egoistisk at klynge sig til Arbejdet, de maa udføre, thi enhver Lærling i Land faar saa sandt ogsaa Lov at udføre et stort Arbejde, uden derfor at faa stort mere i Belønning end Uddannelse og Routine.

**Kronens Stigning har forhøjet Hyren.**

Tidspunktet for denne Konflikt, kan man vel nok sige, er valgt saa daarligt, at det forhaabentlig vil blive et rent Selvmord for Forbundet. Ved Kronestigningen er Hyren jo nemlig stegen ca. 25 pCt., hvorimod den skal tages fra Indtægter, der gennem samme Kronestigning er reduceret med 25 pCt., det turde være Bevis nok for, hvor absurd det er at insistere paa Kravet om højere Hyrer. Jeg ved, at Modparten vil resonnerer som saa, at Kronen ikke har den stigende Købeævne; muligvis har den det knapt nok i Danmark; men den har det for Sømanden, som for det meste køber sine Fornødenhedsgenstande i Udlandet. Spørgsmaalet kan kun blive om de opsparede Penge, og der kommer sikkert en Tid, hvor de faar deres fulde Købeævne. Denne Kronestigning vil ogsaa foraarsage, at før eller senere kommer Hyrerne i Dampskibene til at blive reduceret, og det vil da vise sig, naar de faar beholde den Hyre i Sejlskibene, som de har, da bliver Forskellen ikke saa stor.

**Hvad siger vore unge Sømænd.**

I den Tid, Konflikten har varet, har jeg endnu aldrig hørt, at en af de unge Sømænd, hverken i mit Skib eller Skibe, jeg har været sammen med, har klaget over, at Hyren var for lille, tværtimod har de været glade for at have Tjans, og det maa jeg sige, min Erfaring er, at vi har virkelig mange unge gode og dygtige Mennesker i vore Sejlskibe, som nok skal vide at bane sig en Vej og blive af Værdi for vor Søfart uden at staa i en Forening, hvor det skal dikteres dem, om de maa sejle eller ej; al Ære og Respekt for Organisation; men i dette Tilfælde maa man

fordømme den Aand, der ligefrem vil forhindre de Unge i at faa den Tid i Sejlskibene, de higer efter, for at komme paa Skolen. Det viser sig, at med Hensyn til at faa Folk, da er der ingen Vanskeligheder, jeg har selv lige skiftet, man faar som Regel Brev fra flere, end man har Brug for, naar de ved, der er en Tjans. Hvad Idé Ledelsen i Forbundet har, er ikke godt at se; men jeg antager, det er en Slags Magtbegær, og hvis det kunde tvinges igennem, kunde der maaske fiskes lidt flere Medlemmer fra Sejlskibene, saa at der derved kunde blive en større Kasse at rode i. Jeg tror nu ikke, de unge Sømænd sanktionerer denne Fremgangsmaade; for som en af mine Folk sagde forleden: »man kan jo ikke staa i Forbundet, for saa faar man ikke Lov at sejle;« i Sandhed en karakteristisk Udtalelse, der var en Del god, sund Fornuft i. Nu til Dags har vore unge Mennesker det godt i Sejlskibene; som Regel kun 8 Timers Arbejdsdag, god Kost, uforstyrret Frivagt. Det er en hel Del mere, end der blev budt os andre, og i Hyre faar de i Forhold lige saa meget; jeg tror nok, vi er kompetente til at kunne regne ud, hvad Skibene kan bære, og hvad Arbejdet er værd, naar saa dertil kommer en god Uddannelse og en for Samfundet sund Opdragelse, saa er vist alt belønnet, og der er ingen Grund til Klage.

**Hyrer og Statistik.**

Jeg kom i det foregaaende til at nævne, at Hyrerne i Dampskibene vilde komme ned. Fra Fagforeningerne vil der selvfølgelig blive lyst Forbandelse over dem, der vover at udtrykke sig saadan; deres egen Tro paa, at det ikke vil ske, er nok gigantisk; men det hjælper ikke, det hele vil sige til af sig selv. Det bliver til sidst et Samfundsspørgsmaal; den danske Søfart er ikke uden Værdi for Landet, og den faar ikke Lov at gaa til Grunde. For Øjeblikket og med de nuværende Hyrer kan den ikke konkurrere, det viser Statistikerne. Apropos Tallene, saa har der, saavidt jeg ved, kun været protesteret mod dem fra Folk med de højeste Lønninger, nemlig Mestrene; for dem synes det, som Statistiken er en frygtelig Pille, til Trods for, at man skulde tro, at en saa intelligent Klasse skulde have Forstaaelse af Spørgsmaalet, for man behøver saa sandt ikke at være universitetsuddannet for at kunne regne ud, at en Reduktion i Lighed med Kronens Stigning eller der op imod, er en Faktor, som vil forbedre Søfarten en Del og holde Skibene i Fart. Selv om det ikke er det eneste, der tynger, saa skulde dog Søfartens Mænd, som skal leve af dette Erhverv, være de første til at vise Vejen, og derfor i samlet Flok hjælpe til ogsaa at faa andre tyngende Udgifter ned, og Parolen skulde lyde: »ruinerer vi Rederivirksomheden, ruinerer vi os selv.« Jeg vil indrømme med Redaktøren, at den Protest, som er indløbet fra Antwerpen fra en Mester, er mere loyal; Vedkommende har heller ikke noget mod Tallenes Offentliggørelse, (nej det manglede bare), derimod synes det, som Brevskriveren er kommen til det Resultat, at have Brug for hver eneste Øre til det nødvendige, *mon!* Da ser det mørkere ud for en stor Del af den danske Befolkning, end Offentligheden er bekendt med, for hvis Mestrenes Hyre kun rækker til det nødvendige, da kommer de første 2 Millioner i Danmark til at savne det aller nødvendige; men vi er mange, som kan regne, og den Statistik er i Modsætning til de fremkomne Tal kondemneret. En Mester vil maaske sige, hvad kommer vor Protest en Sejlskibsmand ved, jo den vedkommer alle, som virkelig har lidt Interesse for dansk Søfart, og ingen kender bedre end vi Sejlskibsførere, hvad det vil sige at bringe Ofre uden at klage.

H. J. Hansen, 3/mst Sk. »Nordstjernen«.

## DAWESPLANEN OG TYSKLANDS SKIBSFART

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Der er nu gaaet et Aar, siden man ved Hjælp af Dawesplanen lagde Grunden til den nye Betalingsorganisation, som skulde sørge for, at Tyskland svarede alle de Skadeserstatninger, som det blev dømt til at udrede. For Tyskland, som for hele Verden, har det været et i økonomisk Henseende overmaade interessant Aar, og man gør derfor klogt i at standse et Øjeblik, for at se, hvad der er blevet udrettet gennem den nye Ordning, og hvad der endnu staar tilbage.

Da Dawesplanen kom frem, blev den modtaget med stor Velvilje fra alle Sider. Selv Pessimister troede, at den dog vilde berede noget af en Udvej, og Optimisterne var paa det nærmeste ved at flyve op i Skyerne. Og vil man, med Begivenhederne paa et Aars Afstand, dømme retfærdigt, kan man ikke andet end sige, at Dawesplanen har overtruffet alle de selv mest højstemte Forhaabninger. Det gælder ikke mindst den tyske Skibsfart, som fik en ganske væsentlig Hjælp, fordi der kom Liv i hele den kommercielle Verden. Saasnt Dawesplanen var knæsat, gik det frem; Laanet paa de 800 Millioner blev bragt i Orden, der blev lagt en Grundvold for det tyske Pengevæsen, Finanserne blev sanerede, Kreditmidlerne forøgedes og de Produktioner, der havde været mere eller mindre livløse, kom alle i Gang. Ser man paa Skibsfarten, understreger den i høj Grad denne Betragtning. Det første Skadeserstatningsaar skulde tillige blive det første Genopbyggelsens — og blev det.

Det væsentligste for Dawesplanen var at stabilisere de tyske Finanser, og det lykkedes paa en forholdsvis let Maade. Det har forledt mange baade i Tyskland og her til at tro, at Fremtiden vil blive en Dans paa Roser. Man ser saaledes paa den, at de største Vanskeligheder nu er ryddet af Vejen — og dog vil det blive helt anderledes. Fremtiden vil blive lang og trang; var det Aar, der er gaaet som en flad Landevej, kommer den store Stigning nu, og meget tyder paa, at den vil blive stejl som en Klippevæg. Ja, den kan daarligt blive andet; i det svundne Aar har Tyskland ikke betalt sine Kreditorer det mindste, men har tværtimod faaet Penge af dem. Men disse skal dog betales igen senere hen, og det nu paa-begyndte andet Aar vil blive tornefyldt alene af den Grund, at Moratoriet nu er slut. Fra at nyde skal Tyskland nu til at yde. Hele Pengestrømmen vender, og for hvert et Aar, der gaar, stiger Beløbet, der skal betales, indtil man i 1930 standser ved en Sum paa 2½ Milliard Guldmark om Aaret. Bliver den økonomiske Situation i Tyskland bedre end forudset, skal Afgiften som bekendt stige i samme Proportion som Bedringen.

Hvis Dawesplanen skal lykkes i Fremtiden, maa den rent finanstekniske Side af Sagen ikke svigte. Naar der har været nogen Ængstelse paa dette Punkt, har Daweskomitéen straks givet Anvisning paa en Række Indtægtskilder, som man mener vil være paalidelige. Man har henvist til Statskassen — som imidlertid er en meget problematisk Kasse — til Jærnbannerne, Industrien og i betydelig Grad til Skibsfarten. Herfra skal de fornødne Midler hentes ved blot at sætte Skatteskruen i Gang. Men Skibsfarten har protesteret, idet den i et Memorandum hævder, at »den ikke kan bære ekstraordinære finanstekniske Foranstaltninger«. Det eneste Svar den fik var, at blev det nødvendigt, maatte den gøre det. En ny svag Protest, lod man i Berlin, som man slet ikke hørte.

Alle disse mere specialiserede Problemer træder dog tilbage for det store og altafgørende, om det tyske Folk i dets Husholdning er i Stand til at præstere et saa stort Overskud, at det kan anvendes til Skadeserstatningsbetaling, og om man fra tysk Side kan bringe Erstatningerne til dem, der har berettigede Krav derpaa.

Tyskland skal i dette Skadeserstatningens andet Aar, som dog er det første, i hvilket det skal svare Afgifter, betale ialt 1,220 Millioner Guldmark. Vil det være i Stand dertil, og vil det om et Par Aar kunne yde de 2,500 Millioner Guldmark, som man da kan kræve pr. Aar? Her er det, man har Lov til at tvivle, og den Pessimisme, som kom fra Skibsfarten i det ovennævnte Memorandum, forekommer os at være fuldt berettiget. Alt staar og falder med Befolkningsproblemet. En Befolkning, der vokser hurtigt, kræver en hurtig Kapitalforøgelse; udebliver den, vil der i Fremtiden komme færre industrielle Virksomheder, Boliger, Lærestalter, Skibe pr. Hoved og Udsigterne til, at man af egen Produktion kan afstaa noget til andre Lande, bliver ganske naturligt mindre. Viser Statistiken end, at den tyske Befolkning tager til, betyder det dog ikke saa meget oven paa Krigens store Tab, især fordi Tilvæksten foregaar langsommere end før. Antallet af Barnefødsler er meget mindre nu end tidligere, men Dawesplanen regner med Tallene fra den gamle Tid. Alene dette kan bringe en skæbnesvanger Forskydning.

Fra Optimisternes Lejr har man i den sidste Tid peget paa, at Tyskland nu er ved at genvinde sin gamle Produktionsevne, ja i flere Fag er den endog større nu end før. Det er for saa vidt rigtigt, og svarede Praksis til Teorierne, vilde Tyskland utvivlsomt være i Stand til at afse de Produktmængder, som Dawesplanen forlanger, og dog have nok til sig selv. Alt dette lyder ganske tilforladeligt, men man glemmer ganske, at alt afhænger af, hvorledes det i Fremtiden gaar med Kapitaldannelsen og med Folkets Evne til at spare. Skal det blive til noget rigtigt, maa Kapitalen flyde rigeligere end det nu er Tilfældet, og Kapitalrenten maa gaa meget ned. Gør den ikke det, vil der ikke kunne blive Tale om nogen virkelig klækkelig Skadeserstatning. Holdes Kapitalrenten paa det nuværende Niveau, vil det gaa Tyskland som andre lignende Stater: der spares ingen Formue op, alt gaar med og Produktionskapitalen formindskes ganske systematisk til uvurderlig Skade for alt kommercielt Liv i Landet og for Landets hele økonomiske Standard.

Til disse Vanskeligheder kommer endnu én, som vi ganske let har berørt ovenfor. Tyskland har forpligtet sig til at bringe alle Afgifter til dets Fordringshavere, men vil det være i Stand dertil? Adskillige har tvivlet, og mest af alle Skibsfartens Repræsentanter, der i det hele er dem, der har set mest nøgternt paa Udviklingens Gang, medens de mere teoretiske Økonomer hævder, at der i denne Henseende overhovedet ikke er Tale om noget Problem. Der har været det, men nu tager Valutamarkedet selv hele denne Sag i sin Haand. Uhyre meget er der skrevet frem og tilbage om dette, og Daweskomitéen var en Tid lang den eneste i Tyskland, der var tavs. Da den endelig fik Mæle, gik den imod den sidstnævnte Opfattelse. Den hævdede tværtimod, at selv om man i Tyskland kunde samle tilstrækkelig store Værdier, vilde Vanskelighederne dog igen melde sig, saasnt det gjaldt om at forvandle disse tyske Værdier til engelske, franske eller amerikanske. For at komme ud over dette Dilemma foreslog man derfor, at man skulde oprette et »Overføringsdepartement«, som skulde besørge Fordelingen paa en saadan Maade, at den tyske Valutabørs blev skaanet for de store Fristelser og helt gik fri af den Opfordring til Valutaspekulation, som der ellers saa let kunde blive Tale om. Kunde den tyske Eksporthandel ikke skaffe en tilstrækkelig Mængde af udenlandsk Valuta, som stod frit til Disposition, maatte man indtil videre lade sig nøje med at samle en Del

(Fortsættes Side 834)

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## ISMELDINGER

Fra Skibsreder *Torben Nielsen*, »Udenlandske Skibsmægleres Fælleskontor A/S«, har vi modtaget nedenstaaende telegrafiske Ismeldinger pr. 30. November 1925:

*Gl. Karleby*: Firmaet *Carl Riska* telegraferer: Navigation closed.

*Kotka*: Firmaet *J. Bruhn* telegraferer: Isforholdene meget vanskelige i Fald sydlige Vinde ikke snart indtræffer, Trælasting fra Lægtene snart Slut.

*Hernösand*: Firmaet *Aksel E. Anderson & Co.* telegraferer: I Gaar og i Dag Middeltemperatur 15° Kulde; om Kulden vedvarer forventes øvre Pladser lukkede om nogle Dage; Trafik Kramfors og nedre Pladser endnu i fuld Gang.

*Sundsvall*: Firmaet *C. G. Wickberg & Sønner, A/B.*, telegraferer: I Dag 15° Kulde; Isdannelse i Alnösundet Svartviksbugten; Assistance Bugserbaad nødvendig ind- og ud-gaaende ved Lastepladserne; Femtital Dampere adviserede for Lastning; Søfarten forventes paagaa til henimod Jul.

## Isbryderafgift i Königsberg.

I Königsberg vil der fra 1. December til 15. Marts 1926 blive opkrævet en Isbryderafgift, der ligesom i Fjor andrager 4 Pf. pr. Kubikmeter af Skibets Netto-Registertonnage.

For Bugsering betales 15 Rm. pr. ½ Time, men hvis Isbryderen samtidig bugserer mere end et Skib, nedsættes Afgiften for hvert Skib med 20 pCt.

## Belysningen af Indløbet til Svendborg.

De faste Fyr, der nylig er blevet bygget ved den vestlige Indsejling til Svendborg, kan, efter hvad vi erfarer, forventes tændte omkring den 15. ds.

## Ekspeditioner til Argentina.

Efter hvad vi erfarer, er den argentinske Regering gaaet ind paa at betragte Aalborg Nørresundby Havne som én Havn, saaledes at der kun udstedes og legaliseres et Sæt

Dokumenter for et Skib, selv om Skibet indtager Ladning i begge Havne.

## Finske Sejlskibskøb.

Kaptajn *Hugo Lundqvist*, Mariehamn, har købt Staalbarken »Winterhude«, der er paa 2,065 Brutto-Registertons. Skibet er bygget 1898 i Bremerhaven og er indregistreret i Hamburg. Dets Hoveddimensioner er: Længde 267.1 eng. Fod, Bredde 40.0 og Dybde 24.7 eng. Fod. Skibet laster 3,200 Tons, og det er forsynet med Vandballasttanke samt moderne Maskin-Anordninger paa Dækket til Lastning, Losning og Styring.

— Kaptajn *Arthur Andersson*, Mariehamn, har fra Sverige købt Jernbarken »Oaklands«, der er bygget i Dundee. Skibet, der staar i I. Klasse i britisk Lloyd, er paa 990 Brutto-Registertons. Købesummen er 2,400 Pd. Sterl.

## Lillebælts-Dæmningen.

Angaaende den nye Plan om en Dæmning over Lillebælt i Stedet for den projekterede og vedtagne Bro har Trafikminister *Friis-Skotte* i et Interview udtalt, at han venter i Løbet af en Uges Tid at modtage den detaillerede Indberetning fra Statsbanerne vedrørende Ingeniør *Münters* Planer for en Lillebælts-Dæmning i Stedet for en Lillebælts-Bro.

Ministeren ser dog meget skeptisk paa denne Plan og dens Muligheder og udtaler, at hvis man under Projekteringen af den Bro, der nu er vedtaget, og ved Gennemførelsen af Lovforslaget derom havde taget saa lidt Hensyn til Skibsfarten i Bæltet, som der nu tages ved Ingeniør *Münters* Plan, er der sikkert ikke nogen Tvivl om, at man kunde have faaet Broen bygget kendeligt billigere. Men der blev lagt meget stor Vægt paa, at Besejlingsforholdene skulde være fri og uhindrede for hele Bæltet. Nu foreslaar man helt at lukke Bæltet og at henvise al Sejlads til en snæver Kanal, hvor i alt Fald al Sejlskibsfart under Hensyn til Sluser o.s.v. skal have Assistance.

Ministeren tror ikke, det er en heldig Vej, man er inde paa — ganske bortset fra, at en Forykkelse nu i Planerne vilde betyde en meget væsentlig Forsinkelse af hele Arbejdet med Broens — eller Dæmningens — Gennemførelse.

(Fortsat fra Side 833)

Banktilgodehavender, Obligationer, Statslaanspapirer for Kreditorernes Regning.

Dette Forslag blev til Virkelighed. Her som i saa mange andre Tilfælde var det Daweskomiteen, som fik det afgørende Ord, maaske for en Del, fordi man fra saa godt som alle andre Sider erkender, at der er saa store Vanskeligheder at kæmpe med, at det kun kan være klogt at lytte til Fagkundskabens Aller-yypperste. Langt den overvejende Del af det tyske Folk er jo, ligesom det danske, ganske ude af Stand til at tænke økonomisk — stringent, fordi Hjernen mangler Træning og fordi der aldrig er forsøgt nogen dybt alvorlig Kundskabstilværelse. Men givet er det nu langtfra, at Daweskomiteens Forhaabninger slaar til. Hele det store Apparat er endnu ikke traadt i Funktion, og foreløbig har man ikke andet end Formodningerne at holde sig til. Det er givet, at en stadig Sugning af Eksportvaluta maa gaa ud over Bankernes Valutareserver. Samtidig svækkes Bankernes Dispositioner, fordi Handelslivet formindskes, og dette vil igen trykke de tyske Varepriser, hvad der atter vil fremskynde Tysklands Eksport til fremmede Lande. Saadan har man selvølgelig Lov til at ræsonnere, og gaar det paa denne Maade, vil det betyde en Opgang for den tyske Skibsfart og for de Skibe, der fortrinsvis sejler paa tyske Havne. Gaar det saadan, vil det jo tillige kunne betyde en væsentlig Selvregulering — men der er ingen, der garanterer for, at den vil

komme. Det hele er kun Gisninger, og indenfor den tyske Skibsfart lægger man ikke megen Vægt paa dem. Der ræsonnerer man koldt og klogt og har stillet Optimisterne det Spørgsmaal, hvad de vil gøre, hvis de billige tyske Varers Eksportmuligheder tvinger de andre Lande til at bygge saa høje Toldmure, at det overhovedet er umuligt at komme gennem dem. Overalt hvor Tyskland før havde sine Markeder, er der nu protektionistiske Bevægelser, der har en ikke ringe Medvind. Denne vil uden Tvivl forstærkes i samme Øjeblik den tyske Eksportkonkurrence bliver effektiv, og Tyskland vil da staa overfor Vanskeligheder, der kan tilintetgøre alle Beregninger. Kommer den store Eksport i Gang, vil der komme en ny Opgang for den tyske Skibsfart, men ødelægges Eksportmulighederne, vil der ikke blive noget for den at gøre. Forbi dette Enten-Eller kommer man foreløbig ikke, og dette Faktum bidrager ikke mindst til at gøre dette første direkte Erstatningskrav i Tyskland saa interessant. Dawesplanen er i hele sit Anlæg saare genial, og den har hidtil holdt, hvad den lovede. Men vil den gøre det ogsaa nu, Vanskelighederne melder sig i Form af Afbetaling og meget andet? Det er det store Spørgsmaalstegn, som ogsaa Skibsfarten maa standse ved og afvente den nærmeste Fremtids Begivenheder.

*Johannes Lehmann.*

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. DECEMBER 1925.

London .....	19,48	Madrid .....	57,25
New York .....	403,25	Amsterdam .....	162,15
Berlin .....	95,85	Stockholm .....	107,70
Paris .....	16,15	Oslo .....	82,15
Antwerpen .....	18,40	Helsingfors .....	10,16
Zürich .....	77,70	Prag .....	11,94
Rom .....	16,45	Wien .....	56,85

## J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikkade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jecfes«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:  
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN · YMUIDEN



## Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 340, til Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Norden«, her, i Vandet.

Skibet, der er et Søsterskib til de to tidligere til samme Rederi byggede Motorskibe, bygges til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende: 380'-0"×53'-6"×36'-0", og Bæreevnen er ca. 8900 Tons d.v.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt. Skibet blev døbt af Frk. *Grace Brown* og fik Navnet »Nordpol«.

## Ny Arbejdsaftale for Göteborg Havn.

De Forhandlinger, der i længere Tid har været ført mellem Göteborg Havnearbejdskontor og Transportarbejder-Fagforeningen angaaende Arbejdsvilkårene for Stuverarbejderne, er nu ført til Afslutning, og en ny Overenskomst gældende til Udgangen af 1926 truffet. I Hovedsagen er de nuværende Bestemmelser blevet forlængede, dog er der for visse Akkordsatsers Vedkommende sket Ændringer, i et Tilfælde i Arbejdsgivernes Favør, i de øvrige i Arbejdernes.

Ved et Møde nylig med Göteborgs Skibsstuvere besluttedes det at imødekomme en af Sveriges Rederforening rettet Henstilling om Nedsættelse af Stuveritaksterne i Göteborg.

Det vedtoges ligeledes hos Myndighederne at anmode om en Forøgelse af den elektriske Energi til Kranerne i Sanne-gårdshavnen og i Frihavnen samt om en Nedsættelse af Kranafgifterne.

## POSITIONSLISTE PR. 30. NOVEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Beckton 28.11.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Yokohama 27.11. til Vladivostok.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Gulfport 28.11.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Blyth 29.11. til Nykøbing F.  
 s.s. *Alderney*, ank. Rotterdam 28.11.  
 s.s. *Alexandra*, oplagt i København siden 29.9.  
 s.s. *Alf*, afg. København 27.11.  
 s.s. *Alfa*, pass. Dungeness 30.11.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Marseilles 29.11. til Genua.  
 s.s. *Alsund*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 29.11. p. R. t. Cardiff.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Philadelphia 21.11.  
 s.s. *Anna*, ank. Wasa 24.11.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Brevik 26.11.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Saloum (Afrika) 14.11.  
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. London 30.11.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rio de Janeiro 27.11. til Bahia.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Barry 19.11.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Hurum 21.11. til Baltimore.  
 m.s. *Asia*, pass. Perim 28.11. paa Rejse til Antwerpen.  
 s.s. *Askø*, Olsen, pass. Helsingør 28.11. p. R. t. Helsingfors.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. La Rochelle 17.11.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Port Said 28.11. til Aarhus.  
 m.s. *Australien*, Dahl, afg. Christobal 19.11. til Hamburg.  
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 27.11.  
 s.s. *Æxel*, Magleby, oplagt i København.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Belgien*, ank. Danzig 20.11.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. København 30.11. til Odense.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgil*, Bang, ank. Antwerpen 21.11.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Cardiff 25.11. til Messina.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Stettin 26.11.  
 s.s. *Bodil*, ank. Oran 30.11.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Norrköping 20.11.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Eureka 14.11.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 22.11.  
 s.s. *Bolhal*, Larsen, afg. London 30.11. til København.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Assens 29.11.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 4.11. til Bahia Blanca, pass. Madeira 11.11.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Stettin 22.11.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Amsterdam 28.11.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. København 1.12. til Blyth.  
 s.s. *Britta*, pass. Brunsbüttel 28.11.

- s.s. *Broholm*, afg. Frederikshavn 1.12. til Catania.  
 s.s. *Brosund*, Skou, ank. Leningrad 20.11.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.  
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Halifax N. S. 28.11.

## C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. København 17.11. til New York.  
 s.s. *Carmen*, pass. Brunshüttel 22.11.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Valencia 21.11.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Antwerpen 27.11.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Swansea 20.11.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, pass. Las Palmas 25.11. p. R. t. Dakar.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, pass. Finisterre 26.11. p. R. t. Dakar.  
 s.s. *Cyrl*, Duhn, afg. Saloum R. 19.11. til Bordeaux.

## D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Port Talbot 27.11.  
 s.s. *Dan*, Martinsen, afg. Port Talbot 25.11. til Civitavecchia.  
 s.s. *Danefjell*, Christoffersen, ank. Frederikshavn 21.11.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Fraserburgh 26.11.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Kotka 28.11. til London.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. London 28.11.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk 29.11. til Golfen.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Pernambuco 22.11.  
 s.s. *Delaware*, Pedersen, afg. Rørdal 6.11. til Miami.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrl*, ank. Palermo 29.11.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Reykjavik 29.11. til København.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

- s.s. *Ebba*, afg. London 29.11.  
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Antwerpen 28.11. til Ceuta.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Neapel 29.11. til Messina.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Råfsø 27.11.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Benisaf 28.11.  
 s.s. *Ella*, oplagt fra 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, ank. Passages 27.11.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Hook of Holland 27.11.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. København 28.11.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Trångsund 28.11. til London.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Norfolk 27.11.  
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Trångsund 28.11. til Kings Lynn.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Hull 29.11.  
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Dakar 10.11. p. R. t. Cape Town.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 28.11.  
 s.s. *Esbjerg Snare*, oplagt siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Watchet 29.11.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. København 23.11.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Leningrad 21.11.  
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. Newcastle o. Tyne 24.11.  
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10.

## KOL &amp; KOKS ATIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS  
HELSINGFORS

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage« Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÓ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

MIDDLES-  
BROUGH

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

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 .....	} »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

LONDON

NEW YORK: 17, STATE ST.    BILBAO: ESTACION 5  
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

## COOMBS, MARSHALL & CO. L<sup>td.</sup>

DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH

Coder:  
Watkin's & Scott's

Telegr. Adr.:  
Coomarco, Middlesbrough

## J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.  
LONDON, E. C. 3  
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

LONDON

Dampere losses hurtigt baade ved MEDLAND MOLEN og andetsteds i London · FRUGTDAMPERE, Specialitet ved MEDLAND MOLEN (hvor Dampene altid kan flyde), der er udstyret med elektriske Kraner og alle moderne Losningsapparater.

Alle Oplysninger og Takster for Losning af alle Arter af Varer sendes efter Anmodning.

FRANK BROWN, DIREKTØR

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

69 Princess ..... Manchester  
7 Chapel Street .... Liverpool  
1 Cannon Street .... Birmingham  
24 Charles Street .... Bradford  
»York House« 5/7, St.  
Mary Axe ..... London  
Corn Exch. Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

GLASGOW

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

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

### Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapskler og Skruerakler 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: »Vonnmehren«

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

## F

- s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pl.  
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Vlissingen 27.11. paa Rejse til Antwerpen.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Leningrad 15.11.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Singapore 27.11.  
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. Frederikshavn 28.11.  
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Danzig 27.11.  
 s.s. *Frankrig*, afg. Danzig 21.11., pass. Cape Wrath 27.11.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 22.11.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Suez 30.11. til Colombo.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 21.11. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Sonora N. S. 27.11.  
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 1.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Rørdal 21.11. til Miami.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, afg. Valencia 26.11.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gaulatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda*, ank. London 27.11.  
 s.s. *Geysir*, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Baltimore 28.11. til Danmark.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 20.11.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Ghent 18.11.  
 s.s. *Gunver*, ank. Leningrad 26.11.

## H

- s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Gefle 28.11.  
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Danzig 30.11. til Riga.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Dakar 19.11.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Valencia 27.11.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Capetown 27.11.  
 s.s. *Hans Broge*, Winther, afg. Antwerpen 7.11.  
 s.s. *Hans Tavsén*, ank. Aalborg 1.12.  
 s.s. *Harald*, oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet*, ank. Palamo 30.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Eksporthavn, afg. Frederikshavn 30.11. til Nakskov.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, ank. Helsingfors 25.11.  
 s.s. *Helga*, ank. Kotka 28.11.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 27.11. til København.  
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, pass. Skagen 24.11.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. København 29.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Libau 28.11.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Stettin 30.11. til København.  
 s.s. *Holland*, afg. Danzig 26.11.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ivigut 14.11.

## I

- m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Calatabuena 22.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Björkö 27.11.  
 s.s. *Inger*, ank. Swansea 27.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Sagunto 29.11. til Baratti.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Montreal 12.11.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjønning, ank. København 29.11.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. W. Hartlepool 26.11.  
 m.s. *Java*, Schmith, ank. Vancouver 24.11.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Norfolk 28.11.  
 s.s. *Jenny*, afg. Carthagen 25.11.  
 s.s. *Johanne*, pass. Dungeness 30.11.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Huelva 26.11.  
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Boston 24.11.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Newport News 25.11.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. København 19.11.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Brunsbüttel 29.11.

## K

- s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kotka 27.11.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Bandholm 25.11. til Leningrad.  
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Porto Empedocle 27.11.  
 s.s. *Karla*, afg. Söderhamn 29.11.  
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 28.11. til København.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Almeria 27.11.  
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, oplagt i København siden 30.11.  
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Rotterdam 24.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Valencia 28.11.  
 s.s. *Knud*, oplagt i København siden 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Guantanamo 24.11.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, afg. Mariager 27.11. til Sundsvall.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, afg. Rufisque 17.11.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Plymouth 28.10.

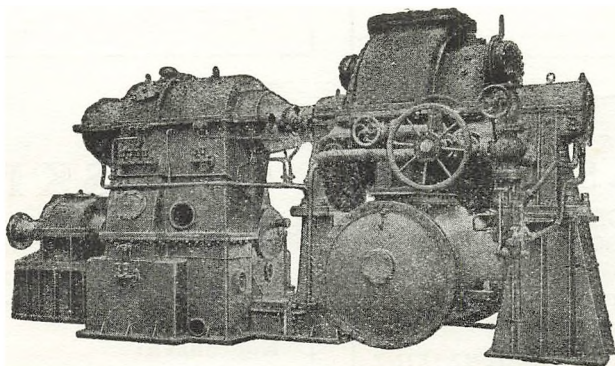
## L

- s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Aarhus 30.11.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Blyth 25.11.  
 s.s. *Lillian*, afg. Aalborg 29.11.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, afg. Swansea 19.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kieler Kanal 28.11. paa Rejse til Beckton.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Göteborg 25.11. til Wales.

# ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

## MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.  
 Økonomisk.  
 Enkel  
 Konstruktion.



Lille Rumfang.  
 Lille Vægt.  
 Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10,000 HK.

AKTIESELSKABET **ATLAS** KJØBENHAVN L



MONTREAL

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

NEW YORK

Repræsentanter for:  
**BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG**

## DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter**Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

## Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:  
**FERD. PHILIPSON & CO.**  
AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)  
TEL.-ADR.: SUPPLYCO·MONTREAL

LONDON AGENT:  
**C. P. FRESHWATER**  
101, LEADENHALL ST.  
LONDON E. C.

*Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger*

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

MANCHESTER

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

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

CARDIFF

## MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE·SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART  
**CARDIFF**

Telegram-Adresse: MORDEY  
**NEWPORT**

Telegram-Adresse: SHEARMAN  
**BARRY**

Telegram-Adresse: SHEARMAN  
**AVONMOUTH**

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS·KØBENHAVN K.

HAMBURG

NORSK VICEKONSULAT      SHIPPING FEDERATION LTD.

## JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I PIFESHIRE

BURNTISLAND

## INTERNATIONAL STEVEDORING

### ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

ROTTERDAM

## 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.:      TELEFON-NR.:  
»WILTON, ROTTERDAM«      7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

## SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

### København:

J. Andersen &amp; Co., Frederiksgade 7.

### Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

### Frederikshavn:

P. Schou &amp; Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensens. Tlf. 244 &amp; 482.

Telgr.-Adr. Saxberg.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Bordeaux 30.11. til La Pallice.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. København 29.11.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Almeria 24.11.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 16.11. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. København 28.11. til Sundsvall.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Port Talbot 30.11.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Almeria 27.11.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, afg. Grao 29.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Ostende 24.11.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. København 19.11.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Hungerburg 16.11.  
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. København 28.11. til Barry.  
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Fair Isle 15.11. p. R. t. New York.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Sundsvall 27.11.  
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 23.11. til København.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Troon 28.11. til Bilbao.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

## N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kotka 22.11.  
 s.s. *Nancy*, ank. Palomares 29.11.  
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Port Said 29.11.  
 s.s. *Nautik*, pass. Brunsbüttel 30.11.  
 s.s. *Neptun*, ank. Sevilla 26.11.  
 s.s. *Nerma*, pass. Holtenau 30.11.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 29.11.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, pass. Gibraltar 30.11.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Hernösand 29.11.  
 s.s. *Normandiel*, Haure Petersen, afg. Wiborg.  
 s.s. *Norman Isles*, ank. Frederikshavn 30.11.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i København siden 14.11.  
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Valencia 19.11.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt i København siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Bahia Blanca 28.11.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Bordeaux 22.11.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, oplagt.

## P

- s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Malta 30.11. paa Rejse til Alexandria.  
 s.s. *Palnatoke*, Bast, afg. Svendborg 28.11.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. San Francisco 25.11.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 26.11.  
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Miami 26.11.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Las Palmas 15.11.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Veizen 24.11.  
 s.s. *Polly*, Fischer, afg. Danzig 29.11.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 13.11.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Marseilles 23.11.

## R

- s.s. *Randi*, ank. Stettin 29.11.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Gibraltar 30.11.  
 s.s. *Rhone*, i Eksportfart, afg. Leith 30.11. til København.  
 s.s. *Ritmor*, Jørgensen, afg. Whitehaven 26.11.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, ank. København 1.12.  
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Sandvik 28.11. til Rouen.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Gibraltar 25.11.  
 s.s. *Rota*, Rivold, i Eksportfart, afg. Newcastle 30.11. til København.

## S

- s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 26.11. paa Rejse til New York.  
 s.s. *Seine*, Barzig, ank. Vejle 29.11.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 29.11. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Zanzibar 27.11. til Durban.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Brisbane 28.11. til Sydney.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. East London 28.11. til Durban.

- s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Iquique 17.11. til Honolulu.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Auckland N.S.W. 30.11.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Newcastle 28.11.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. København 27.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, afg. Trångsund 26.11.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. København 28.11.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Methil 30.11.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Königsberg 25.11.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Cardiff 26.11.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Casablanca 26.11.  
 s.s. *Skinfaxe*, ank. Danzig 29.11.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Middelfart 29.11.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Reykjavik 27.11.  
 s.s. *Skotland*, afg. Aarhus 25.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, afg. Raumo 26.11.  
 s.s. *Smul*, ank. København 30.11.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Valencia 27.11.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Trondhjem 28.11.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.11.  
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Cardiff 25.11.  
 s.s. *Stella*, ank. Wiborg 26.11.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Miami 25.11. til Gulfen.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 30.11. til København.  
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, afg. Montreal 26.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Las Palmas 27.11.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New York 18.11.  
 s.s. *Sønderjylland*, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.  
 s.s. *Taarnholm*, Bastholm, afg. Manchester 30.11. til Liverpool.  
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.  
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Cardiff 26.11. til Teneriffa.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. London 24.11.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 30.11. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, oplagt i København siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Valencia 24.11. til København.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Nordenham 28.11.  
 s.s. *Transvaal*, Bronér, ank. Manzanillo 26.11.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Swansea 21.11. til Genua.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. København 30.11. til Oslo.

## U

- s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Dunkirk 28.11.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Cette 29.11.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Valencia 25.11.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 28.11.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Houston 23.11.

## V

- s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Rosenborg 26.11.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Bordeaux 23.11.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, Riga 23.11.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Sundsvall 25.11.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, afg. Ivigtut 20.11. til København.  
 s.s. *Vibor*, Sørensen, afg. Yavaros 24.11.  
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Pedersen, afg. New York 17.11. til København.

## W

- s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Kotka 29.11.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Valencia 20.11.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 29.11.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, pass. Dover 29.11. paa Rejse til Hook of Holland.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt i København siden 27.10.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Sundsvall 29.11.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Newport News 28.11.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 25.11.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

**M. B. COHIN**

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

Telegr.-Adr.:  
Amiante

København K.

**STORES**

Import og Lager af

**Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier**

samt tekniske Rekvizitter for Damp- og Motorskibe

**PUMPER**

INJEKTØRER

REDUKTIONSVENTILER

**ESBJERG  
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste  
**MANILA TOVVÆRK**  
Forlang derfor vort Fabrikat hos  
Deres Skibshandler.

**J. ANDERSEN & CO  
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JOHN P. BEST & CO.  
GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

*Skibsmæglere · Befragtere*

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**STEVEDORING COMPANY  
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME  
ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.  
Telefon: Central 770.**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, Flydekaner,  
Motorlægtøjer og  
Rhin-Baade

\*  
Telegram-Adresse:  
VELTENAAR, ROTTERDAM

**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En'reprenører for  
Kornelevator KompagnietAdm. 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, Tornøgaarden, Bergen.

**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  
Codes: Watkins 1881 og Till. 1884. Scoll's 10. Udg. 1906**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Rettsvern Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiets Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

**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



## FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER  
SØ- & TRANSPORT  
FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

## 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

tegnér

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

**MARIUS NIELSEN & SØN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: **KALVEBOD BRYGGE 4, KØBENHAVN B**  
 „MARIUSON“

**DET FORENEDE  
 DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmøld"  
 Amaliegade 36

**VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR**

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENGEL · DE WED. JAN SALM & MEIJER  
 HUDIG · VEDER & Co. · D. BURGER & ZOONS  
 Sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglerere · Speditorer · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«

**REDERIJ J. H. BERGMANN**

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626 · 46688 · 49599

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering. Billigste Priser i Amsterdam.

**KAY DYHR**

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.

fra Th. Høeg

HAMBURG

SKIBE

**C. P. JENSEN**

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET  
**ORION**

**A. P. MØLLER**

KØBENHAVN

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

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

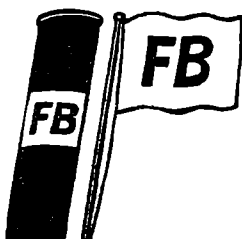
**CARL V. D. HUDE**

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3914  
 Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
 »TUGBOATSe«

Nattelefon 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. 50

FREDAG 11. DECEMBER 1925

32. AARG.

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

### UDEN TRAADLØSE TELEGRAFISTER

Det britiske Handelsministerium har besluttet at ophæve Bestemmelserne angaaende den traadløse Betjening om Bord i Skibene, saalænge Telegrafisternes Strejke varer. Der vil følgelig ikke blive skredet ind overfor Dampskibsselskaber eller Skibsførere, naar Skibene afgaar uden at være i Stand til at opretholde Betjeningen af den traadløse Telegraf, som Følge af at de ikke har kunnet faa nogen Telegrafist.

Dette har foranlediget *Scandinavian Shipping Gazette* til at forespørge i det engelske Handelsministerium, hvorledes Ministeriet vilde stille sig, hvis for Eksempel dansk Skibsfart kom i en lignende Tvangssituation.

Chefen for det engelske Handelsministeriums Søfarts-Afdeling har overfor *Shipping Gazette's* London-Korrespondent udtalt:

»I de Tilfælde, hvor Iagttagelsen af nævnte Lovs Bestemmelser bliver umuliggjort ved en Strejke, der medfører, at Telegrafisterne nægter at sejle, vilde det være meningsløst at sagsøge Kaptajn eller Reder af noget britisk eller udenlandsk Skib, og Handelsministeriet finder, at det ikke vilde være berettiget til at tage et saa alvorligt Skridt som Tilbageholdelse af et saadant Skib. Ved tidligere Lejlighed har Ministeriet indtaget en lignende Holdning og er gaaet ind paa ikke at tvinge de nævnte Regulativer igennem, nemlig under den danske Strejke af traadløse Telegrafister i Januar 1922 og ved en senere Strejke af de svenske traadløse Telegrafister.«

Efter denne officielle Udtalelse gaar vi ud fra som givet — Ministeriet nævner jo britiske og udenlandske Skibe i samme Aandedræt — at det engelske Handelsministerium i Tilfælde af en lignende traadløs Telegrafist-Strejke i Danmark automatisk vil tillade alle danske Skibe at anløbe engelsk Havn uden traadløs Telegrafist ombord. Med andre Ord helt sidestille danske Skibe med britiske i den samme Tvangssituation. Dette var nemlig ikke Tilfældet i 1922, i alt Fald havde de danske Myndigheder og Redere ikke den Opfattelse af Situationen, men troede, at de i hvert enkelt Tilfælde skulde have det engelske Handelsministeriums Tilladelse til at afsende et Skib uden traadløs Telegrafist.

Med Ministeriets Udtalelse til *Shipping Gazette* er de engelske Myndigheders fremtidige Holdning i denne Sag altsaa klarlagt.

### LODS ELLER KAPTAJN?

Hvem har Ansvar for det Øjeblik, da Lodsens staaer paa Skibets Kommandobro?

Er Svaret ikke: Lodsens!

Hamburgs Søret har i disse Dage afgivet en Kendelse, der i et bestemt Tilfælde fritager Lodsens og lægger Ansvar paa Skibets Kaptajn.

Her er Sagen:

Et dansk Motorskib kom forleden paa Grund ved Indsejlingen til Hamburg, og efter Hamburg Sørets

Mening vilde Uheldet kunne være undgaaet ved rigtig Manøvrering med Skibets to Skruer. At Lodsens ikke havde givet Ordre til denne Manøvre skyldtes, at han ikke vidste, at Skibet havde to Skruer. At heller ikke Kaptajnen havde grebet ind forklæres ved, at han troede, at Skibet befandt sig udenfor Kuhwärder-Havnen og var paa rette Vej til denne Havn. Retten mente, at der her i første Række forelaa en Forsømmelse fra Kaptajnens Side, da det maa anses for at være hans Pligt, naar Lodsens kommer om Bord, at underrette denne om, hvorvidt Skibet har en eller flere Skruer. Det vilde ganske vist ogsaa have været rigtigt af Lodsens at spørge herom, men man kan gaa ud fra, at han slet ikke har tænkt paa det, som Følge af at Kaptajnen intet har sagt derom. Havde Lodsens vidst, at Skibet havde to Skruer, vilde Uheldet formentlig være undgaaet.

Det forekommer os, at det var Lodsens uafviselige Pligt at spørge sig for, naar han kommer ombord i et Skib, der endnu ikke er dagligdags Kost i hans Farvand. Men det lader til, at hvor Tvangslodseri flourer, sløves Pligtfølelsen. Den viger for Lodsens Ret til at forlange saa og saa mange Guldmark for sin Nærværelse paa Broen.

### VORE SAMFUNDSSTØTTER

For ganske nylig tillod vi os i disse Spalter at ironisere over den Frejdighed, hvormed Sømandene og Fyrbøderne og Havnearbejderne optraadte som gode danske Mænd, der slog i Bordet for de fule Dampskibsredere i ædel national Harmes. Og vi tillod os at minde de Herrer om, hvad de tilsyneladende havde glemt, hvorledes de i Foraaret gladelig satte hele Landets Økonomi paa Spil ved at alliere sig med de engelske Havne- og Jernbanearbejdere om at standse den danske Landbrugsexport.

Nu skal Landet til at betale for de Herrer Niddingsdaad i Foraaret. I de store engelske Blade figurerer i disse Dage Referaterne fra en Retssag i London under dramatiske Overskrifter som *Raadent Dansk Bacon* eller *Beslagtægelse af Dansk Bacon*. Det drejer sig om et Parti Andelslæsk, som var blevet forsinket i dets Fremkomst paa det engelske Marked paa Grund af Strejke-Standsningen af den danske Landbrugsexport. Baade det dansk-engelske Salgskompani og den londonse Detailhandler, der havde købt de paa-gældende Baller Flæsk, blev idømt høje Bøder, nemlig £40 hver foruden Sagsomkostninger, som næppe er mindre. Men den Side af Sagen er mindre magtpaaliggende. Det værste er, at den mægtige Publicitet, som Sagen har faaet, vil skade det danske Bacons møjsommeligt oparbejdede Renommé for mange Tusinder Pund Sterling.

### HVAD U. S. A. BETYDER

Man har i visse internationale shipping Kredse været tilbøjelig til at undervurdere De Forenede Staters Betydning som shipping Nation. Vi er maaske gaaet til den modsatte Yderlighed og har Gang paa



Gang understreget, at den evropæiske Skibsfarts og Skibsbygnings Fremtid var afhængig af den Holdning, som den amerikanske Lovgivningsmagt vil indtage, naar den engang i Vinter skal beskæftige sig med Spørgsmaalet om den statsejede amerikanske Handelsflaade. Mægtige Kræfter er sat i Bevægelse over hele Amerika for at skabe en offentlig Mening i Favor af en 100 Procents amerikansk Handelsflaade, og Præsident Coolidge lod fornylig nedsætte en Kommission under Ledelse af Mr. H. G. Dalton for at undersøge dette for Amerika og den øvrige Del af Verden saa vigtige Spørgsmaal.

Dalton Kommissionen har nu afgivet sin Betænkning. I en summarisk Fremstilling, som forøvrigt er blevet stærkt kritiseret, udtaler Kommissionen:

1) Nationen er nu klar over Nødvendigheden af at have en tilstrækkelig stor Handelsflaade.

2) En god Begyndelse er bleven gjort, som det fremgaar af Kysttrafikken.

3) Hvad Udenrigshandelen angaar, er Situationen helt anderledes, og vi er meget langt fra at have reuseret dér.

4) Statsdrift kan aldrig blive en Succes, og Privatdrift bør træde i Stedet for den, men der bør ikke gøres Forsøg med Privatdrift, før de forskellige Linjer kan klare sig, eller dog saa omtrent. Indtil da bør Staten bære Tabet ved den ufordelagtige Drift.

5) Nogle betydningsfulde Ændringer tiltrænges i den nuværende Administration, omfattende Konsolidering af Ruter samt en anden Plan for Fordelingen af Overskud og Tab.

6) En Revision af Ruterne er paakrævet og bør foretages med Handelsdepartementets Assistance.

7) The Emergency Fleet Corporation bør fuldstændig udskilles fra Shipping Board og have et nyt Bestyrelsesraad.

8) Skibe, som ikke er absolut paakrævede til Driften bør afhændes saa hurtigt som muligt. Øjeblikket er heldigt for Salg til Ophugning.

9) Shipping Board bør føres tilbage til sin oprindelige Stilling som juridisk og regulerende Institution.

10) Ekstraomkostninger forbundne med at føre Post og være til Raadighed for Hær og Flaade bør fordeles mellem de Regerings-Ruter ikke kan eller bør sælges, før de kan klare sig eller omtrent klare sig. Anden Afdeling drejer sig om praktiske Problemer i Forbindelse med Driften. Her er Mr. Dalton i fuld Overensstemmelse med dem, der før ham har beskæftiget sig med Spørgsmaalet. Hans Forslag angaaende Konsolidering, Revision af Betalingsmaader, Udbygning af Ruter etc. repræsenterer en upartisk Iagttagers Skøn, og det eneste nye er Forslaget om, at the Fleet Corporation udskilles fra Shipping Board og udrustes med særlig Myndighed. De Konflikter, der opstod i Fjor, og det Faktum, at Shipping Board har udviklet sig til en rent politisk Institution, synes at tale for dette Forslag. Mr. Daltons tredie og sidste Forslag er aabenbart et Udslag af hans Bestræbelser for at finde noget, han kan sætte i Stedet for Statsstøtte. Han har øjensynligt arbejdet haardt for at naa dette Maal, og hvad han har naaet er følgende: Statsdrift af Ruter, indtil de betaler sig, d. v. s. at man skal gaa med til et stadigt Underskud, indtil Ruten har »traadt sine Børnesko«, Fordeling mellem forskellige Departementer af en teoretisk Afgift for Post-

og Godsbesørgelse, hvorved det Underskud, the Fleet Corporation skulde bære, nedbringes og endelig Afskrivninger paa det Materiel, som the Fleet Corporation skal overtage og være ansvarlig for.

Offentligheden vil sikkert kun med Modvilje gaa med til Tanken om en fortsat Drift af Ruter, der ikke betaler sig, og dog er det maaske den eneste Vej ud af Udføret. En teoretisk Plan om Betaling, der skal ydes af andre Departementer for Tjeneste præsteret, tjener kun til at gøre den virkelige Situation uklar. Der er ingen Grund til, at the Fleet Corporation ikke skulde notere sine Udgifter efter Forhandling med de andre Departementer, vise hvor meget den har betalt for dem og opføre det i sin Aarsberetning; den anden Plan vil antagelig kun bringe Forvirring. Hvad angaar Revisionen af the Fleet Corporations Aktiver og en Nedskrivning af dem til et Beløb, paa hvilket det kan være muligt at indtjene et Overskud, trods det, at enorme Tab er lidt, og at flere vil komme i Forhold til det Beløb, der virkelig er anbragt i dem, er det et Regnskabsspørgsmaal eller et psykologisk Spørgsmaal, hvorledes man nu vælger at se paa det.

Mr. Daltons Undersøgelse er i det hele brugbar, skønt den kun bringer lidet nyt i Skibsfartsspørgsmaalet udover, hvad vi vidste i Forvejen. Hans svageste Punkt er Forslaget om Opretholdelse af Shipping Board som en regulerende Institution. Mr. Daltons Forslag desangaaende vilde garantere Lønninger til en Del Politikere paa ubestemt Tid, men om det vilde have nogen anden Virkning er et stort Spørgsmaal.

#### Amerikas Andel i Transporten.

Vi maa altsaa stadig afvente Præsident Coolidge's og de amerikanske Lovgiveres Beslutning. Mens vi venter er det ikke uden Interesse at konstatere, hvilken Rolle den amerikanske Handelsflaade spiller i Amerika's Import- og Eksporthandel. Den er meget betydeligere end Folk i Almindelighed tror. Lad os se paa Tallene for 1924's Import og Eksport, som vi gengiver efter den officielle amerikanske Statistik.

22 Nationers Skibe deltog i den amerikanske Handel i 1924 med Storbritannien og dets Dominions, men 90 pCt. af den samlede Varemængde blev transporteret i amerikanske og britiske Skibe, medens de resterende 10 pCt. var fordelt over de øvrige Nationers Skibe. De amerikanske Skibe transporterede 42 pCt. og de britiske 48 pCt. I den direkte Handel mellem U.S.A. og Holland transporterede amerikanske Skibe 35 pCt. og hollandske 44 pCt. af den samlede Varemængde. I den direkte Handel med Kina transporterede amerikanske Skibe ca. 50 pCt. af Varerne, hvilket er den højeste procentvise Andel, Amerikas Deltagelse i dets Udenrigshandel udviser, medens man finder den laveste Procentdel i Handelen paa Norge, i hvilken amerikanske Skibe kun deltog med 4 pCt. Skibe under norsk Flag kommer forud for alle andre i direkte Handel med U.S.A., idet de transporterede over 63 pCt. af Varemængderne i Handelen mellem de to Lande, Italien omtrent 55 pCt. af Trafikken paa nævnte Land, medens danske Skibe transporterede 52 pCt. af Omsætningen med Danmark. Alle andre Nationers Skibe transporterede mindre end 50 pCt. af de Varer, der forsendtes i Handelen mellem U.S.A. og de respektive Lande.

#### DER ER FORSKEL

Medens vi herhjemme sukker under de tyngende Skatter, der udgør en alvorlig Hindring for vore Erhvervs sunde og naturlige Udvikling og direkte modarbejder den Opsparing af Kapital, som det burde være enhver Regerings Sag at opmuntre, viser Regeringer andetsteds, f. Eks. i de Forenede Stater, større Forstaaelse af, hvad der virkelig tjener til Landets og

## ØSTASIATISK KOMPAGNIS NYE MOTORSKIB

Det Østasiatiske Kompagni, hvis geniale Leder for 13-14 Aar siden tog Initiativet til Anvendelsen af Dieselmotoren i store Skibe og derved gav Stødet til den Revolution med Hensyn til Fremdrivningskraften for Oceanbaade, som siden da har taget mere og mere Fart og bredt sig til alle søfarende Nationer, har som bekendt ikke ligget paa den lade Side i Mellemtiden, men har ved sit intime Samarbejde med Burmeister & Wains Skibsværft skaffet sig en fuldt moderne Motorskibsflaade paa 30 Skibe med en samlet Tonnage af ca. 225,000 Tons, og derved i væsentlig Grad bidraget til, at Danmark nu staar med en Handelsflaade, der hvad ny og moderne Tonnage angaar rangerer blandt de allerførste af Verdens Skibsfartsnationer.

Ved den Forøgelse af sin Flaade, som Selskabet har faaet ved Afleveringen fra Burmeister & Wain af det nye Motorskib »Danmark«, har det udmærkede Samarbejde mellem de to verdensberømte danske Virksomheder sat en ny Milepæl, idet »Danmark«, hvis Prøvetur i Lørdags vi omtaler andetsteds i Bladet, betegner det mest fuldkomne, der hidtil er præsteret paa dette Omraade.

»Danmark« er bygget til Lloyds højeste Klasse og har en største Længde af 480 Fod, Bredde 59 Fod, Dybde fra Hoveddæk 38 Fod. Skibet er af Fulddækkertypen med en Dødvægt af ca. 12,400 paa en Dybgang af 28 Fod 10 Tommer. Det er udstyret med 16 elektriske Lossespil, elektrisk Ankerspil og elektrisk Varpespil agter, alt af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Hele Dobbeltbunden er indrettet til at kunne føre Brændselsolie, saaledes at Skibet ialt kan medføre ca. 1,460 Tons Olie, svarende til 80 Dages Forbrug med 12½ Mils Fart.

Skibet er forsynet med fire Master. Der findes fire 3 Tons Bomme, tolv 5 Tons Bomme, medens der ved to af Lugerne yderligere findes Aarrangement for henholdsvis 40 Tons og 30 Tons Løft.

Paa Mellemdækket under Kabysen er Kølerummene for Proviant arrangeret, et for Kød, et for Grønsager og et for Øl og andre Drikkevarer, endvidere findes, i Forrummet udenfor Kølerummene, en Isgenerator, hvori daglig kan fremstilles nogle Blokke Is. Kølemaskineriet, som er af Sabroes Fabrikat, er opstillet paa Dørken i Motorrummet, hvorfra Temperaturerne i Kølerummene kan reguleres.

Maskinanlægget bestaar af to enkeltvirkende, firetakts Dieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Konstruktion. Begge Maskiner udvikler tilsammen 5,400 I.H.K. og giver ved 115 Omdrejninger Skibet en Fart i lastet Tilstand af 12½ Mil. Hjælpe-maskineriet bestaar af tre firetakts enkeltvirkende Dieselmotorer, hver paa 100 I.H.K. Til hver Motor er direkte koblet en Dynamo paa 65 K.W.

Paa Dækket findes 3 Dækhuse til Beboelse. I forreste Dækhuse er indrettet Beboelse til Kaptajnen, ligesom der findes Salon og faa, men smukt udstyrede Kamre og Badeværelser til Passagerer.

I Midtskibshuset er indrettet oliefyret Kabys, Messer, Kamre og Badeværelser for alle Officererne. I agterste Dækhuse findes Sove- og Opholdsrum for Mandskabet, og der er lagt særlig Vægt paa, at alle Kamre er rummelige og vel ventilerede.

Midt i Maanedens afgaar det paa sin første Tur til Østen med Kaptajn Knudsen paa Kommandobroen.

## HOVMESTERKONFLIKTEN I NORGE

Tariffen for Hovmestre og Kokke i Passagerfart paa Udlandet er som bekendt opsagt af Norges Rederforbund til Udløb 15. December. Forhandlinger mellem Parterne har fundet Sted i Bergen 2. og 3. ds. Redernes Forhandlere fremsatte som Forslag 10 pCt. Nedsættelse af Lønningerne. Norsk Restaurations- og Norges Hovmester- og Kokkeforenings Forhandlere fremsatte Forslag om Prolongation af den gamle Tarif. Forhandlingerne blev ikke enige og Forhandlingerne afbrødes.

## FRÅUGE TIL UGE (fortsat)

Folkets Vel og gaar den modsatte Vej, idet de nedsætter Skatterne og gennem de derved frigjorte Kapitaler fremmer Næringslivet og paa den Maade direkte gavner saavel Staten som Befolkningen.

Præsident Coolidge har for kort Tid siden i en Tale i Handelskamret i New York fremhævet dette Faktum, idet han hævdede, at den Trivsel og Fremgang, man kunde spore overalt i Landet, ikke skyldtes det, man havde tjent under Krigen, men de store Skattereduktioner, der var blevet foretaget, og som havde frigjort betydelige Kapitaler, som var blevet sat ind til Forøgelse af Landets Produktion. At det ikke er Smaabeløb, de amerikanske Borgere har faaet til Disposition ved disse Skattenedsættelser fremgaar af, at de for indeværende Aar andrager over 336 Millioner Dollars, af hvilket Beløb henvend 200 Millioner skriver sig fra Nedsættelser i Indkomstskatten, medens Resten fordeler sig over Beskatningen af fast Ejendom og over en Række Forbrugsafgifter.

Her i Landet gaar man som sagt den modsatte Vej. I København truer man nu atter med Forhøjelse af Indkomstskatten, og vor Styrelse synes overhovedet ikke at have Blik for nogen anden Vej til Dækning af forøgede Udgifter, end Forhøjelse af Skatterne.

Det Princip, man følger ved offentlig Forsorg her til Lands, at yde en kontant og stadig Understøttelse, maa selvfølgelig føre til det Resultat, som Skatteborgerforeningen i sin Henvendelse til Regeringen forleden paaviste, at ca. 251 Millioner Kr. eller  $\frac{1}{10}$  af den af Landets Borgere betalte Indkomstskat anvendes til offentlig Forsorg. Ved de urimeligt høje Skatter, der for en meget væsentlig Del skyldes disse Understøttelser, undrages der Næringslivet store Summer, hvorved Virksomhederne hæmmes, og Antallet af Arbejdsløse stadig stiger, idet der fra Regeringens Side intet gøres for at hjælpe Industrien til at holde Virksomhederne i Gang.

## „VIKINGEN“

Da »Vikingen« for godt et Aars Tid siden begyndte at udkomme, var der mange, der stillede sig meget skeptisk overfor Muligheden af med Held at gennemføre Udsendelsen af et illustreret Maanedsskrift, der hovedsagelig skulde beskæftige sig med Ting og Forhold, der vedrører Søen og dens Mænd.

Forfatteren Chr. Bogø, der kastede sig ud i Foretagendet, har imidlertid gjort Pessimisterne til Skamme. Det er lykkedes ham ved sit sunde og praktiske Væsen paa en tilforladelig Maade at give en Række levende Beskrivelser af det daglige Liv paa Søen, og ledsage disse af ofte udmærkede Billeder og efter de bedste udenlandske Mønstre at skabe et virkeligt godt og læseværdigt Tidsskrift, der har vundet en talrig og stadig voksende Kreds af Læsere, saavel i Skibsfartskredse som blandt det almindelige Publikum.

Det maa være en Glæde for den populære Redaktør og Forfatter stadig at se sin Abonnementsprotokol vokse, ikke mindst fordi Æren herfor saa heltud tilkommer ham selv, idet han ikke blot opræder som Bladets Redaktør og yder Bidrag til det i Artikler og Fortællinger, men tillige som den Kunstner, han er, ogsaa er ansvarlig for en væsentlig Del af Billedstoffet og endda faar Tid til at være Bladets Forretningsfører.

En saadan Energi, af hvilken Resultatet oven i Købet er saa tiltalende som i dette Tilfælde, bør, finder vi, have sin Belønning, og vi tvivler da heller ikke om, at Redaktør Bogø vil kunne se Fremtiden for sig og sit Blad i Møde med den største Tillidsfuldhed, idet det sikkert vil lykkes ham i det kommende Aar at forøge sin Læsekreds betydeligt.



## HAMBURGS HAVN

Det danske Generalkonsulat i Hamburg har sendt Udenrigsministeriet følgende Indberetning om Hamburgs Havns Stilling i Forhold til Antwerpens og Rotterdams:

I den hamburgske Presse har man rejst Spørgsmaalet, om hvorvidt Hamburg vedblivende kan staa sig i Konkurrencen med Antwerpen og Rotterdam. Saare interessant er nedenstaaende sammenlignende Statistik over de enkelte Havnepladsers procentvise Andel i den samlede indgaede Tonnage til de tre Havnesteder:

	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
	pCt.	pCt.	pCt.
1900 .....	40.08	28.38	31.54
1913 .....	38.14	27.47	34.39
1923 .....	37.08	35.48	27.44
1924 .....	33.17	34.79	32.04
1925 1. Kvartal.....	34.29	34.76	30.95
1925 2. — .....	33.89	31.63	34.48
1925 3. — .....	31.92	34.05	34.03

## VAREUDVEKSLINGEN MED SOVJETRUSLAND

Det danske Generalkonsulat i Leningrad har sendt Udenrigsministeriet nedenstaaende Indberetning om Handelen med Sovjetrusland:

Ifølge *Vneschtorgs Ugeskrift* af 30. September d. A. har de »blandede« og »koncessionerede« Selskaber i de første 3 Kvartaler af Finansaaret 1924-25 deltaget i Unionens samlede Import og Export til Beløb af henholdsvis 11.6 Millioner og 20.6 Millioner Rubler.

Importeret har følgende Selskaber:

- Alameriko, koncessioneret amerikansk Selskab.
- Vostvag, vest-øst-europæisk Selskab for Vareudveksling.
- Ratao, blandet russisk-engelsk? Selskab.
- Russot, russisk Aktieselskab med Regeringsandel.
- Russotyrk, blandet russisk-tyrkisk Selskab.
- Rusavtorg, blandet russisk-østrigsk Selskab.
- Rusgertorg, blandet russisk-tysk Selskab.
- Dava-Britopol, koncessioneret russisk-tysk Selskab.

Exportert har ovennævnte Selskaber samt Selskaberne »Raso« (russisk-engelsk (?) Selskab til Export af Raaprodukter) og »Ægexport« (tysk koncessioneret Selskab).

Hovedparten (54.4 pCt.) af Importen falder paa Rusgertorg, 4—7 pCt. paa hver af de øvrige Selskaber.

Den største Export er foretaget af »Raso« (35 pCt.) heretter »Russot« (19.5 pCt.) og »Rusavtorg« (10.8 pCt.).

De »blandede« og »koncessionerede« Selskabers samlede Import i 1923/24 beløb sig til 19.9 Millioner Rubler. Tallene for Importen i 4. Kvartal 1924/25 foreligger endnu ikke; det angives imidlertid, at disse Selskabers samlede Import i det forløbne Finansaar har været mindre end i det forudgaaende.

Importen omfatter hovedsagelig Farvestoffer (32 pCt.), Landbrugsmaskiner (15 pCt.), Metaller (9.5 pCt.) og kemiske Produkter (7.5 pCt.). Det resterende procentuelle Beløb fordeles paa Frø, Instrumenter, Maskiner, Staaltraad, elektriske Apparater, Harpiks, Citroner og diverse.

Exporten omfatter hovedsagelig Skind (35.5 pCt.), Æg (16.6 pCt.), Fuglevildt (6.4 pCt.), Tarme (6 pCt.) og Smør (5 pCt.), endvidere i ringere Omfang Kaviar, Uld, Hamp, Fisk, Hestehaar, Dun, Klude, medicinske Urter etc.

## Regeringen begrænser Selskabernes Virksomhed.

Sammenholdes ovennævnte Import og Exportbeløb med Beløbene modsvarende Landets samlede Import og Export i 1924/25, henholdsvis ca. 633 Millioner Rubler og ca. 507 Millioner Rubler, fremgaar det, at de »blandede« og »koncessionerede« Selskabers Deltagelse i Vareudvekslingen med Udlandet kun har udgjort nogle ganske faa Procent.

Grunden hertil er ikke, at omhandlede Selskaber ikke har ønsket at udvise større Aktivitet eller ikke har kunnet magte større Opgaver, men at Regeringen resp. Handelsmonopolet har begrænset Selskabernes Arbejdsfelt baade med Hensyn til de Varer, de har maattet ind- og udføre, og med Hensyn til Mængderne heraf.

Der er al Udsigt til, at Udenrigshandelsmonopolet med Landets stigende Produktion og forøgede Købekraft vil tildele de blandede Selskaber Import- og Exportlicenser i forøget Omfang, men saa længe en permanent Usikkerhed med Hensyn til Opnaelse af Licenser og til Omfanget af samme bestaar, kan det ikke ses, at denne Form for et udenlandsk-russisk Samarbejde kan have synderlig Tiltrækning for udenlandske Firmaer, med mindre vedkommende Firmaer er interesseret i Afsætning eller Opkøb af saadanne Varer, om hvilke det maa formodes, at Udenrigshandelsmonopolet vedblivende vil give Licenser.

## Konsignationslagre foretrækkes.

Ovennævnte Grunde har sikkert været medvirkende til, at de blandede Selskabers Tal i de sidste to Aar ikke er blevet

Det fremgaar af denne Statistik, at Hamburg allerede i 1924 maatte overgive sit mangeaarige Førerskab som Kontinentets betydeligste Havnestad til Antwerpen. Meget synes imidlertid at tyde paa, at Rotterdam i indeværende Aar vil erhverve Førstepladsen.

Dette mægtige Opsving, saavel for Antwerpen som navnlig for Rotterdam skyldes, fremhæves det, det intime og forstaaende Samarbejde mellem Holland og Belgien paa dette Omraade, et Samarbejde, hvis heldbringende Resultater allerede kan konstateres. Som Modsætning hertil fremhæves det, at Hamburgs Havn nu er paa Grænsen af sin Ydeevne, men stadig ikke kan faa et effektivt Samarbejde i Stand med Prøjsen, saaledes at Havnene i Altona og Harburg bringes op til fuld Effektivitet og en fælles Udvidelsesplan vedtages.

forøget. Regeringen synes heller ikke mere at have synderlig Interesse for Dannelsen af saadanne Selskaber, derimod at foretrække et Samarbejde med Udlandet paa saakaldte »Konsignationsvilkaar«.

Som bekendt bestaar disse i, at det udenlandske Firma ifølge Kontrakt med en Regeringsinstitution faar Ret til at anlægge et Varelager af fastsat Art og Størrelse i Unionen. Salget foretages af vedkommende Institution under Tilstedeværelse af en Repræsentant for Firmaet, hvis dette ønskes.

I Kontrakten er fastsat den Del af Varens Salgspris, som kommer Firmaet til Gode. Denne svarer til Varens Pris paa Verdensmarkedet beregnet c.f. russisk Grænse plus en i Forvejen fastlagt meget beskedne Avance. Differencen mellem den faktiske Salgspris og Udbetalingen til Firmaet tilfalder Regeringsinstitutionen, og som Regel er det forudset, at Afregningen først finder Sted efter et vist Antal Maaneder, hvilket er ensbetydende med, at Firmaet maa give fuld Kredit for denne Tid.

Afslutning af en »Konsignationskontrakt« kræver Udenrigsmonopolets Samtykke d.v.s. Licens.

Saadanne Licenser synes nu lettere at opnaas end tidligere, dog er det underforstaaet, at vedkommende Vare falder ind under den Kategori af Varer, hvis Import anses for strengt nødvendigt for Landet.

I ovennævnte Artikel i *Vneschtorgs Ugeskrift* angives det, at flere af de blandede Selskaber i den sidste Tid er slaaet ind paa »Konsignering«, hovedsagelig af Farvestoffer.

Det er indlysende, at denne Art Forretning er yderst fordelagtig for den russiske Regering. For det udenlandske Firma maa den siges at være risikoløs, eftersom den russiske Regerings Garanti for Varelageret maa anses for at være god, og med Landets tiltagende Import maa det formodes, at Licenser for Konsignationsimport vil blive givet i saa stort Omfang, at Omsætningen kan blive af Betydning og Forretningen lønnende.

Da vedkommende Institution, med hvilken Konsignationskontrakten afsluttes, foretager alt vedrørende Salget, er det ikke ubetinget nødvendigt, at det udenlandske Selskab holder sin egen Repræsentant ved Lageret, navnlig ikke hvis Varen er currant, men hvis der kan regnes med, at Importlicenserne vil blive fornyet, naar Lageret er realiseret, og hvis Forretningen kan bære Udgifterne for en Repræsentants Ophold paa Stedet, vil hans Tilstedeværelse være af Fordel, idet han paa ganske anden Maade end Regeringsinstitutionen kan tilføre Lageret Kunder og udbrede Kendskab til Varen.

## En Del Konsignationskontrakter afsluttede.

Bortset fra Samhandel gennem blandede Selskaber, er i Virkeligheden Konsignationsforretningen den eneste Form, under hvilken den udenlandske Sælger, saafremt han er repræsenteret i Landet, har Mulighed for at komme i en direkte Kontakt med den russiske Konsument, men, som ovennævnt, findes ogsaa under denne Handelsform for hans Aktivitet og Initiativ den Begrænsning, som Udenrigshandelsmonopolet ved Tilstaaelse af Licenser stiller.

I den sidste Tid synes en Del udenlandske Firmaer gennem Handelsdelegationerne i de respektive Lande at have afsluttet eller at staa i Begreb med at afslutte Konsignationskontrakter. Blandt de svenske Firmaer nævnes »Separator«, »Baltia« og »Diavolo« for Separatorer og Mejeritilbehør.

Det turde formentlig være af Interesse for danske Industrifirmaer at tage Spørgsmaalet om Oprettelse af Konsignationslagre her eller i Moskva op til Overvejelse, idet det formentlig ad denne Vej vil kunne finde Afsætning for en Del Varer saasom Værktøjsmaskiner, Separatorer, Mejeritilbehør, elektriske Maskiner og Tilbehør til elektriske Anlæg.



## FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

Vi har ved tidligere Lejligheder, bl. a. i Nr. 40 af *Dansk Søfarts Tidende* i Aar, omtalt de overordentlig vanskelige Forhold, Rederne har at arbejde under med Hensyn til Frugtbefragtningerne fra Spanien. Forholdet er det, at der er visse spanske Befragtere, hvis Hovedinteresse det er at spekulere i et opadgaaende Marked, og som uden Betænkning svigter deres Forpligtelser og gør alle mulige Vanskeligheder, naar Markedet gaar dem imod. Som Regel har de yderligere arrangeret sig saaledes, at der intet er at faa hos dem, hvis Rederen skulde beslutte sig til ad Rettens Vej at kræve Erstatning for Kontraktbrud.

Der har i den senere Tid været forskellige Tilfælde af den Art, og bl. a. har et Par norske Redere været ude for en saadan Befragter, iøvrigt den samme i begge Tilfælde.

Markedet var gaaet Befragteren imod, og han sendte da Rederne Certepartier, der indeholdt en

Mængde urimelige Klausuler, angaaende hvilke intet som helst var bleven omtalt under de Forhandlinger, der gik forud for Befragtningernes Afslutning. Han havde ogsaa ganske vilkaarligt fastsat Kancelleringsdatoer og hævdede, at han maatte have fuld Ret her til, naar det passede ham bedst saaledes, og Rederen havde derefter kun den Udvej, at annullere Certepartiet.

Den ene af de paagældende Redere forsøger nu at gøre saavel Befragteren som de Mæglere, der havde anbefalet ham, ansvarlig. Den anden Reder udtaler, at selv om man maaske ikke paa Grund af Overførelse af Formue etc. til Hustru eller anden Familie ikke direkte kan ramme Befragteren økonomisk, bør man dog ved Advarsler til de forskellige Rederier mod at give sig af med saadanne Firmaer søge at gøre disse uskedelige.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERTNING

København, den 8. December 1925.

Til en Forandring er alle de vigtigste hjemgaaende Markeder faste — Australien, Sydafrika, La Plata, Chile, Pacific og Nordstaterne har tilsammen absorberet en anselig Mængde Tonnage i den sidste Uge; men alligevel ikke saa meget, som man med Rimelighed kunde gøre Regning paa. Befragterne indtager en ret reserveret Holdning og forsøger alle Kneb for at give det Udseende af, at Høsten ikke er saa overvældende god, og nogle Redere lader sig lokke og slutter op til Rater, som maaske kan kaldes tilfredsstillende i Betragtning af Markedet som Helhed, men ikke gode nok; og nogen Sandsynlighed for, at det snart bliver bedre, er der utvivlsomt.

Mange Baade har foretrukket en Last ud til Rio i Stedet for La Plata, og disse Baade har Valget imellem Sydafrika, Cuba, Gulfen eller Staterne, ifald La Plata Markedet ikke udvikles tilfredsstillende.

Sukkerhøsten i Vestindien skal i Aar være udmærket, og fra Nordstaterne bliver der heldigvis mere og mere Brug for Tonnage.

Fra Sortehavet og Middelhavet gøres intet ud over det almindelige, og i Nord-Østersømarkedet er Raterne vel bedre paa enkelte Felter, men langt fra saa gode, som Aarstiden burde betinge. Det stadig skiftende Vejrgør sit til, at Kulmarkedet er saa variabelt, som det er; og naar vi nu kommer nærmere Julens Helligdage og »non working days«, bliver det ikke bedre.

## TRÆLASTMARKEDET

er der ikke stort godt at sige om, og Sensationerne udebliver aldeles.

Helsingfors/London er gjort til 50/- for 550 Stds. Baad, og af andre Slutninger kan nævnes:

1,200 Stds. 1-2 Söderhamn/London 50/-; 575 Stds. Skutskär/Antwerpen 38/-; 280 Stds. 2 Sundsvall/Antwerpen 45/-.

Der er endnu mange Laster, som skal ud i Aar, og for at tage Risikoen maa Raterne op; men det er et Spørgsmaal, om 5/- eller endog 10/- vil kunne dække Risikoen.

F.o.w. Kontrakter er der ikke saa faa af i Markedet; men ud over en enkelt Spekulationskontrakt til Rotterdam er der vist nok ikke gjort noget som helst.

## KUL, KOKS ETC.

Der er ikke mange Laster og heller ikke Overflod af Baade, saa nogen Forandring i Raterne mærkes ikke, naar lige undtages for Laster til Midtsverige og Finland. For en 3,200 Tonner er betalt 9/- Tyne/Helsingfors, og 3,200 T. Koks Tyne/Stockholm 11/3d.; Tyne/Lindholm er gjort til 6/- for 3,600 Tonner. I Methil er der fra 3 til 7 Dages Tørn, og paa de fleste

andre Kulpladser er der lidt Tørn. For Koks fra Beekton, hvor der maa gøres Regning paa op til 1 Uges Tørn, faas ikke stort mere end 9/-, 9/6d., og noget lignende fra Greenwich. Wales.København betaler 6/6d., 7/-, og Garston/København ca. 9/- Koks for 2,000 Tonner, 10/- for 12/1,400 Tonner.

Tyne/Cronstadt-Leningrad 14/6d., 15/-. I Coasting er opnaaet bedre Rater for Spot Lastning.

## MIDDELHAVET ETC.

Genoa Range er stadig omkring 9/-, 9/6d. for store Baade. Tyne/Barcelona, Koks, gøres til 15/-, 15/6d.; Almeria 10/3d. Kul, Catania-Trapani 10/6d.; Forth/Huelva 8/9d., 9/-, og til andre Destinationer jævnt uforandret. Øerne søger mere Tonnage til 9/3d., 10/- i Henhold til Position og Størrelse.

For Januar indtil April Lastning tilbydes flere nye Jordnødlaster, Basis 23/- Saloum/Bordeaux-Hamburg, 2/- mere Gambia, 1/1,200 Tons.

Frugtnoteringerne er uforandrede, maaske lidt fastere, og de øvrige Middelhavslaster er uforandret daarligere.

Kul fra Mariopul til Italien er oppe i 12/- og 14/6d. til Nordfrankrig. For en enkelt Ladning Korn fra Sortehavet til 4 svenske Havne noteres 19/-. Donau/U.K.-Continent 20/- prompt, 2/3,500 Tons; 18/6d., 19/4/6,000 Tons. Paa Sulina Bar er der nu max. 22' Vand.

## NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Baade U.K. og Rotterdam har taget et Par Baade for Kul til U.S.A. til 8/4½d., 9/-; men da Striken er ved at ebbe ud, indløber der ikke friske Ordre. Wales/Jamaica er sluttet til 10/-, og flere Baade søges, ligesom der er rigelig med Cement- og Kainitlaster til forskellige Destinationer, og tyske og belgiske Teglværker har solgt store Kvanta Mursten til New York.

Kornbefragtningen fra Nordstaterne har været meget livlig i den sidste Tid. Til Rotterdam er betalt 13/14 Cents for ca. 6,000 T. Baade og 12½ Cents for Baade op til 52,000 qrs.; U.K. 3/3d.; 3-4 Danmark 4/3d.; Middelhavet 3/6d. Sukkerraterne er uforandrede, ca. 18/-, men staar for en Opgang.

Gulfen/La Plata 145/-; Curacao/Gothenburg 19/6d., Fosfat, Gulfen/Danmark, Oliekager, Decbr./Januar 6.40 Doll.

Fra Pacific er der gjort en Del til 34/-, 35/6d. U.K.-Cont. Jan./Febr.

## SYDAMERIKA

Rotterdam/lower ports sluttes til 13/6d., 13/9d.; Hull/Buenos Aires 14/6d., Rosario 15/6d.; Glasgow/Buenos Aires 14/6d. og Wales ca. 14/-, 15/-. En 8,000 Tonner har taget 13/10½d. til Bahia Blanca, og Rio 13/- for 7,200 Tonner.

For Decbr. Lastning hjemefter betales 20/- U.K.-Cont., 22/- Spanien; ca. 19/6d. Antwerpen-Rotterdam, og Markedet er meget fast. For Januar-Marts er Befragterne ogsaa mere interesserede til forbedrede Rater. Quebracho Santa Fé/Genoa & Marseille er sluttet til 40/- og til Le Havre 25/-.

Chile har taget en Del Baade til Galveston-Wilmington range til Doll. 5.20 for 11,000 Tonnere og Doll. 5.25 for mindre Baade; U.K.-Cont. 25/6d.

#### ØSTEN

Australien er det Marked, som nu interesserer mest, og en 6-8 Slutninger rapporteres til U.K.-Cont. med option af Indien og Sydafrika. Raterne er 43/9d., 42/6d.

Sydaustralien, 40/-, 38/9d. Vestaustralien, 15j- mindre Indien og 10/- mindre Sydafrika.

Queensland/Vancouver har 2 Gange betalt 28/9d. Decbr./Febr. og Mauritius/U.K. 24/- Januar; Sydaustralien/Callao 30/- Januar, 31/3d. December.

Sydafrika/U.K.-Continent ca. 23/6d., 24/6d. Decbr./Jan. En mindre Baad, prompt Lastning, har faaet 26/- fra Durban.

#### TIME CHARTER

Vestindiske Befragtere har igen taget en 10-15 Baade for enkelt Rundrejse, og 3/9 Maaneder Raterne er en lille Smule svagere, undtagen for helt moderne, mindre Baade.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I OKTOBER MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Oktober Maaned 403 med 206,500 N.R.T. mod 387 med 170,934 N.R.T. i September Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 392 med 201,499 N.R.T. mod 388 med 169,248 N.R.T. i September Maaned.

Af de i Oktober Maaned indgaaede Skibe indgik 233 Skibe med 113,574 N.R.T. i Ballast, medens 27 Skibe med 9,933 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Oktober Maaned 1924 anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 311 med 162,568 N.R.T. og af udgaaede Skibe 308 med 167,143 N.R.T.

Tonnagen i afvigte Maaned betyder en Rekord for Danzigs Havn; ganske vist overgaas den i Skibsantallet af Juli og August Maanedes Trafik, men det store Skibsantal i de nævnte Maaneder er til Dels betinget af Badetrafikken, medens selve Tonnagen ikke naar op mod Oktober Maanedes. Aarsagen til den høje Tonnage er den vedvarende store Udførsel af øvreschlesiske Kul, der for Oktober Maanedes Vedkommende angives til 118,000 Tons. Det fremhæves, at Havnens Ydeevne ikke er naaet med denne Trafik, men at den endog forøges, idet der stadig indføres forbedrede Ladeindretninger. Af de bevilgede 4 Stk. 7 T. Kraner er der saaledes allerede to i Virksomhed, hvis Ydeevne andrager 60 T. Fin- og 35 T. Grovkul i Timen, hvilken Ydelse forventes at kunne forbedres, naar Betjeningsmandskabet er indarbejdet. Endvidere arbejder 2 Lokomotivkraner, som kan anbringes ved ethvert Udladningssted, med en Ydeevne af 30 T. Fin- og 20 T. Grovkul i Timen. Endelig arbejdes der paa en 400 m lang Lossekaj ved »Seichselbahnhof« med en Havnedybde af 8 m, og som ligeledes skal forsynes med tidssvarende Kraner. I disse af Havneudvalget foretagne Forbedringer har en Del Privatfirmaer deltaget ved moderne Udrustning af de dem tilhørende Havnepakhuse. Medens Kuludførslen saaledes har opnaaet sit største Tal i omhandlede Maaned, menes

Træudførslen at være gaaet noget tilbage, hvorimod Kornudførslen fra Polen er livlig, og der ogsaa berettes om store Sukkerudførsler, uden at der dog endnu foreligger statistiske Tal for disse Varers Vedkommende.

Den store Udførsel har imidlertid ingen tilsvarende Indførsel at henvise til, hvad der uden videre fremgaar af det overordentlig store Antal Skibe, der er indløbet i Ballast, nemlig som nævnt 233 Skibe med 113,574 N.R.T. eller langt over Halvdelen af den indgaaede Trafik. De indførte Varer bestod hovedsageligt af Stykgods og Sild.

Den danske Tonnage er med 50 Skibe med 33,943 N.R.T. atter rykket op paa sin vante Plads som Nr. 2 efter Tyskland med 185 Skibe med 64,753 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	21	9,621
Danmark	50	33,943
England	26	27,490
Tyskland	185	64,753
Estland	8	1,427
Finland	5	1,540
Frankrig	6	10,092
Holland	4	2,947
Letland	14	9,138
Litauen	2	874
Norge	17	13,461
Polen	6	4,107
Sverige	59	27,107

En tilsyneladende Nedgang i Passagertrafikken skyldes, at Badetrafikken Zoppot-Hela nu er ophørt. Det store Antal udgaaede Passagerer er betinget af Udvandringen af polske Arbejdere til Frankrig, hvilken Trafik nu atter er ledet over Danzig i Stedet for som i Løbet af Sommeren over Gdynia. Udvan- drertrafikken — baade den direkte til New York under dansk Flag — og den indirekte over London og Hull er ligeledes tiltaget.

## TVUNGEN LASTELINJE I PORTUGAL

Fra Firmaet D. A. Knudsen & Co., Lissabon, har Dansk Dampskibsrederiforening modtaget Meddelelse om, at der under 5. November d. A. er offentliggjort et nyt portugisisk Dekret, ifølge hvilket der i Portugal indføres tvungen Lastelinie for saavel portugisiske som udenlandske Skibe.

Loven skal træde i Kraft den 5. November 1926, indenfor hvilken Frist alle portugisiske Skibe skal være forsynet med Fribordsmærke, og intet udenlandsk Skib vil fra nævnte Dato faa Tilladelse til at forlade portugisisk Havn eller navigere inden for den portugisiske Territorialgrænse med et større Dybgaaende end det, der svarer til Aarstiden og Navi-

geringszonen, overensstemmende med det ombordværende Fribordscertifikat.

Der vil endvidere blive offentliggjort særskilte Bestemmelser vedrørende Føring af Trælaster paa Dækket, og der vil for disse Instruktioner Vedkommende blive taget Hensyn til de seneste internationale Overenskomster angaaende saadanne Laster.

Udenlandske Skibes Fribordsmærker og Certifikater vil blive akcepteret af de portugisiske Autoriteter, naar vedkommende Land ogsaa anerkender de portugisiske Skibes Lastemærker og Certifikater.

Endelig meddeler Firmaet, at saavidt det har erfaret, er de portugisiske Beregninger for Lastelinie- mærker baseret paa de engelske Fribordsregler.

## LOCARNO, POLEN OG EUROPAS KOMERCIELLE LIV

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Locarnokonferencen er endt, og de otte forskellige Traktater er blevet underskrevet i London for en Uge siden. Denne Ratifikation foregik med den traditionelle Højtidelighed, som kun det britiske Rige raader over, og Pressen er i høj Grad den engelske Regering venlig. Det ellers ret pessimistiske *The New Statesman* er fuld af Henrykkelse, og da *Chamberlain* fik Hosebaandsordenen et Par Dage før Londonmødet, var saavel *Manchester Guardian* som *Times* saare tilfreds; begge mente de, at han kunde bære sin fornemme Dekoration, der gør ham til Sir og som er den sikre Vej til som Lord at komme ind i Overhuset, med stor indre Tilfredshed. At hans Hustru samtidig fik et Storkors, var kun en simpel Godtgørelse for hvad England skylder hende. »Denne Kvinde er nemlig Idealet af en Hustru. Hun deler paa fornuftig, begrænset Vis sin kloge, klart seende Mands Interesser, og hun er i alle Forhold hans intime Ven og umiddelbare Raadgiver. Dertil har hun en Evne til at gøre *Chamberlain* i godt Humør. Er han glad, arbejder han godt; og det har han gjort, saavel i Locarno som senere. Derfor er det ogsaa rimeligt, at man mindes hans Hustru, viser hende Taknemmelighed.«

At Glæden over Locarnokonferencen er stor i London er kun rimeligt. Det var paa engelsk Initiativ, at denne Konference kom i Stand, og det britiske Diplomati staar nu med Sejrens skønne Palmer i Hænderne. En ofte voldsom Modstand har *Chamberlain* besværet, og den store Josephs Søn har vist sig Faderen værdig — ja har paa en Maade overfløjet ham. Hvad Faderen aldrig naaede, at blive Verdenshegemoniets udenrigspolitiske Leder, har Sønnen vist at han i høj Grad egner sig til. Dernæst har han overfor en splidagtig af Krigen hærget og demoraliseret Verden dokumenteret, at han er Statsmand af en sjælden Type. Han forener i sin elegante Person Taktikeren og Strategen. Alene det er enestaaende i Efterkrigens Politikk. Derfor er han ogsaa den første, der har formaat at gavne sig selv, fordi hans Planer lykkedes gennem Taktikken, samtidig med, at han vandt en Sejr for det Land, han er sat til at tjene.

\*

Glæden over Konferencen er som sagt forstaaeligt nok stor i England, mindre i Tyskland, saare ringe i Frankrig, men nærmest forvandlet til sin Modsætning i Polen. Og dette bør man ikke glemme i denne den europæiske Politiks noget festbevægede Dage. Ganske vist spiller Polen ikke nogen større Rolle i det daglige, men Locarnokonferencen skød det frem, og de indre politiske Begivenheder i Polen var af en saadan Voldsomhed, at de maa faa selv Menigmand til at se, at Locarno ikke er en Fredens usaarlige Due, selv om det er det første Skridt i den rigtige Retning. De Taler, som *Stresemann*, *Briand* og Polens Udenrigs- og Statsminister *Skrzynski* i Tirsdags holdt i London, var smukke, men ikke helt ærlige. Det var Statsrepræsentanter, der havde Ordet, men bag dem stod ikke enige Folk. Tværtimod rystede deres Hjemlandes Jordbund i den Grad, da de tog afsted til London, at man selv i den ellevte Time havde Grund til at befrygte, at det hele ikke blev til noget. De Nationale i Tyskland protesterede, en Tid med Vægt, indtil General *Ludendorf*, der intet har glemt, men heller intet lært, igen, for hvem ved hvilken Gang, ødelagde sine Partifællers Sag. Kommunisterne var ved at sætte Frankrig paa den anden Ende i intimt Samarbejde med de mere yderliggaaende Socialister. Ministeriet faldt, men *Briand* blev og gik ved samme Lejlighed endnu et Skridt til højre, samtidig med at han som altid forsikrede, at man ikke kan være langt nok til venstre. Og i Polen faldt *Grabskis* Regering som en direkte Følge af *Stronskis* Spot og Mistillid i Anled-

ning af Finansernes Undergang og Locarno. Kun faa i Polen tror paa denne Konferencens Traktater, men Udenrigsminister *Skrzynski* førte sin Kamp igennem, blev Statsminister og bevarede Udenrigsministeriet, tog til London — men maatte ved Kongresbordet dyppe Pennen fire Gange, førend den kunde prente hans Navn paa Pergamentet. Med lidt Skadefryd skriver *Kunger Warszawski*, at det var som om en højere Magt i sidste Øjeblik vilde hindre, at Polen gik med ind »til den farlige Leg, som kun een forstaar — *Austen Chamberlain*.« Dog, til sidst gav Pennen Blæk, Polen kom med og blev i samme Nu en af de Stater, man maa følge med den største Opmærksomhed. Det er de store Problemer, dette Land staar overfor; vil det løse dem, vil det kunne gøre sig fri af Frankrig, kommer Forbindelsen med Tyskland nu efter den bitre Strid, kan Økonomien reddes? Alt dette vil den nærmeste Fremtid give Svar paa. Paa Grund af Polens Beliggenhed, Alliancer og Politik, vil det være af den største Vigtighed for den europæiske Handel og ikke mindst for den europæiske Skibsfart.

\*

Det kristeligt-nationale Parti, der ledes af Sejm-medlemmet *Stronski*, var fra første Færd mod Locarno, men *Skrzynski* mente ikke, der var andet for end at gaa med. »Sidder vi i Vognen, kan vi dog gribe om Rattet; gaar vi ved Siden af, vil den køre os forbi.« Sejmen blev opløst fra den 9.-20. Oktober. Da den igen traadte sammen, vilde man ikke give *Grabski* noget Mistillidsvotum i første Omgang, »af Hensyn til den farlige politiske Situation i Europa,« og hans Fald kom kun, fordi man var sikker paa, at Udenrigsministeren vilde danne Regering, fortsætte med at deltage i Locarnoturningerne og se at hjælpe Finanserne op. At det gik, som det gik, skyldtes *Skrzynskis* Taktik. For længe siden har han, der maa karakteriseres som en af den nyeste Tids mest maaltbevidste Politikere, opdaget, at *Stronski* mest tog sine Standpunkter mod Regeringen for selv at blive Udenrigsminister. For at »stikke en Kæp i hans Hjul,« som *Polonia* siger, »tog *Skrzynski* derfor mange af de kristeligt-nationale Ideer og gjorde dem til sine, saa blev de nødt til at støtte ham.« Hans Forbliven er derfor temmelig sikker nu.

\*

Den nye Regeringschef er venligt stemt mod Tyskland, og flere af hans politiske Udtalelser har mere end almindelig Interesse for os her i Danmark. Han er maaske for pessimistisk i nogle Retninger, men frakende ham Instinkt kan man ikke.

»Vore Traktater med Frankrig er intet værd. De er alle ormædte helt ind i Kærnen. Det gælder vore militære som vore kommercielle Aftaler. Den Hjælp den nationale Søfart i Polen skulde have fra Frankrig er udeblevet, og ser man paa den maritime Politik der, maa man jo nærmest forfærdes. Vi kan ikke støtte os dertil. Vi saavel som de nordiske Lande maa nu gøre os klart, at Tyskland atter træder ind i Stormagtskoncerten, saasnart Ratifikationen har fundet Sted i London. Man vil da staa overfor et Tyskland, der er et helt andet end det, der lignende et levende Lig i 1918. Europa, og ikke mindst det kommercielle Liv i Europa og det, der staar i Forbindelse dermed, maa indrette sig derefter. For en Stat som Polen, der har vor strategiske Beliggenhed, vor Historie og vor forpinte Økonomi, er der ikke andet at gøre end at forstaa, at det vil bringe Vanskeligheder, naar den fredelige Konkurrence mellem Staterne nu udjævnes ved Locarno. Alle de Barrierer, som *Versaillestraktaten* gav Tyskland at sætte over, er nu faldet. Det er en Kendsgærning. Tyskland befries for den ene Byrde efter den anden, medens Frankrig faar flere og flere.

(Fortsættes Side 851).



**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 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. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning:**

Losning og Lastning besørger af hervede Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved Tolboden.

**HOBRO**

Rende med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagfærmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vareafgifter** efter Provinshavnens Minimumtakster.

**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.

**HORSENS**

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

**Havneafgift pr. Reg.-Ton:**

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

**Lodstvang.**

**Bugsering** foregaar let og efter billige Takster.

**Ballastafgift til Havnen:** 4 Øre pr. Ton.

**Vand:** 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

**Losning**

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Køhalingssplads havs. 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.

**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. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Vand:** 1 Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **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 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. m<sup>3</sup> + 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.

**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 Tegholm-ven 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 Halvdel 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 Skibsfornødheder o. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 15 %. 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 Skibsfornødheder, 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 Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lods, 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 besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og 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.

**KOLDING**

**Sejlløbet** i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindeste **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. m<sup>3</sup>. Slangeafgift Kr. 5,00.

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

**Elektrisk Lossebelysning.** **Store Oplagspladser.**  
**Tankanlæg**

for Petroleum, Benzin og Brændselsolie.  
Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Køhaling.

(Fortsat fra Side 849).

Vor Alliancepolitik maa derfor ifølge Sagens Natur være en anden nu end før.»

Først og fremmest gælder det dog om at faa Finanserne op, og her stilles den nye Regering overfor en Opgave, hvis Løsning man bør følge. Kan det lykkes at faa Valutaen i Orden i Polen, vil det med Lethed kunne gaa i alle andre Stater. Den polske Finansmiserie er tilmed ikke begrænset til det nationale Omraade alene; den griber dybt ind i hele den mellem-europæiske Økonomi, vil faa den største Betydning for Handel og Skibsfart. En nærmere, strængt saglig Omtale af den, vil derfor være paa sin Plads just i dette Tidsskrift.

\*

Den store Krise, som gennem Uger og Maaneder holdt Polen i Spænding, og som for nylig resulterede i Ministerpræsidenten Grabskis Fald, har faaet Navn efter den styrtede Storhed. Men med Urette. Der gaves ganske vist en Grabski-Krise, og Navngiveren har baade Andel i Aarsagen og delvis Skyld for den, men han er ikke ene om Ansvar. Selv om det er let at pege paa forskellige Forordninger, der bære Præg af Grabskis Opfattelse af politiske og økonomiske Spørgsmaal, og som har været til stor Skade, som da han f. Eks. vilde knytte den statsunderstøttede polske Skibsfart til Frankrig, er det dog kun Bilag og Kompletteringer til det store Onde. Dets Kærne er mere omfattende og ligger dybere. Grabskikrisen, som nu vil komme til at spille en vis Rolle i Tyskland, er helt igennem en polsk Krise, inden- og udenrigspolitisk national- og verdensøkonomisk; i Forholdet hertil spiller Grabskis toaarige Regering en mindre Rolle; han fandt ikke Vejen ud af Vanskelighederne, og Krisen venter stadig paa at blive løst.

Kaster man et Blik tilbage og ser paa Begyndelsen af Grabskis Æra, faar man et Billede af Fremgang og Forhaabninger. Hans Personlighed berettigede de store Forventninger, og det var ikke helt med Urette, at man i ham saa en *Jacques Necker*, en Mand, som gennem Alvor, Anskuelse og Forstand udmærkede sig væsentligt for sine Forgængere. Dertil havde han den rette Aand til at løfte den stillede Opgave. Han havde Troen paa og Kærligheden til Fædrelandet; hvis Pengevæsen han vilde bringe i Orden gennem en Valutareform. Det var rigtigt at gaa denne Vej, kun derved kunde Opgaven løses, og paa denne Maade kunde Offentligheden tvinges til at følge ham. Skatte-skruen havde skabt den store Forvirring, Papirmilliardeerne var kun en Skinbasis for hele Næringslivet, en »Vugge for Bolsjevismen.« Og just Bolsjevismen gjaldt det om at komme ind paa Livet; han naaede det, og det vil altid være hans store Fortjeneste.

Det havde ligget i Grabskis personlige Interesse at trække sig tilbage, da Zlotyns var blevet indført; han indsaad det selv, men det vidner om hans redelige Vilje, at han afstod fra denne rent personlige Effekt. Han vilde hjælpe Næringslivet, nu han havde stabiliseret Valutaen. Men her var det, at han i saa høj Grad overvurderede det polske Handelslivs Ydeevne. Han troede, at hele den Nødstilstand, som siden Efteraaret 1924 var skabt gennem Afsætningsbesværligheder, Driftsindskrænkning i de rige Tekstilfabrikker i Lodz, Tilbagegang i Metalindustrien, Produktionsindskrænkningerne i den øvregaliske Naftaindustri o. s. v. kun skrev sig fra Deflationen, kun var Kendetegn paa en Eftersaneringskrise. Det hele var kun en Feber, som snart vilde være forbi.

Det var hans første store Fejlslutning. Mange andre fulgte i dens Spor.

\*

Som Stats- og Finansminister var Grabski indstillet paa Valutapolitiken og de rent fiskale Spørgsmaal; han skabte et brugeligt Skatteapparat, som fungerer endnu og er en værdifuld Arv til Efterfølgerne — som dog ikke synes at kunne betjene det. Det er blevet en

ren Næringslivets Giljotine, der kræver alt for at dække de store Udgifter og Mangler i Budgettet.

En af Skyggesiderne ved den forrige Regering var det Faktum, at Grabski foruden at være Finansminister var Regeringens Chef. Ogsaa til denne Post havde han Adkomst gennem mange Kvalifikationer. Han var en Mester i at udjævne Modsætninger, havde Menneskekundskab, var ubunden af Partipolitik. For ham var der intet individuelt farvet politisk Maal. Men som Ministerpræsident maatte han sørge for, at ingen ødelagde hans finansministerielle Cirkler, og han var derfor nødt til at balancere og give efter. Derfor kunde han ikke tage de store radikale Skridt men blev hængende i Dyndet.

Ser man paa Budgettet, har man Beviset for, at han var en svag Mand. Det var ham ikke muligt at trodse Embedsmændene i Ministerierne, og han havde ikke Kraft til at afslaa Militærets og Partiernes Krav til Statskassen. Det lykkedes ham derfor ikke at gennemdrive den uhyre strenge Sparsommelighed, som han fordrede i Teorien. Følgen blev, at Budgettet svulmede ud paa en Maade, som alle maatte beklage, men som ingen kunde gøre noget ved.

Dertil kommer endnu en Ting. Grabski kunde ikke kaldes for Chauvinisternes Ven, og han vilde ikke gaa deres Ærinder, fordi han mente, at det var de økonomiske Hensyn, der var de overvejende og som burde bygge Bro mellem alle Nationalstridighederne. Derfor støttede han ogsaa det Udjævningsforsøg, som blev gjort i Sommer i det polsk-jødiske Spørgsmaal, men atter her viste det sig, at han ikke havde nær den Energi i politiske Spørgsmaal, som naar han helt monomant kastede sig over Valutaen og Kurserne. Der kom ikke noget Resultat ud af Forhandlingerne med den mægtige jødiske Minoritet, og bedre blev det heller ikke med de andre Minoriteter.

Men mest skæbnesvanger blev den Udenrigspolitik, som Grabski var øverste Garant for. Genèveoverenskomsten bestemte i sine Akter om Oberschlesien, at Tyskland efter den 15. Juni i Aar kunde forbyde Udførslen af Kul fra Oberschlesien. Denne Fare maatte undgaa, den var dræbende for den polske Eksport, men Statsminister Grabski savnede ogsaa her Energi og veg tilbage for et antitysk Imperativ fra de nationalistiske Polakker. Derved opstod den tysk-polske Handelskrig, som den kun økonomisk orienterede Politiker Grabski savnede alle Betingelser for at føre. Han søgte at lukke de polske Markeder for Tyskland. Til ingen Verdens Nytte. De toldpolitiske Skyttegrave han anlagde, satte den tyske Handels ledende Mænd med Lethed over, og alt kom til at gaa ud over Polen, hvis Kredit, Afsætning og Arbejdsfortjeneste blev lammet. Den kommercielle Trafik blev slaaet ned, og Polen som Eksportland er ved at blive en Saga blott.

\*

Da Grabski slap det polske Statsror og gik fra Borde, var det et svært havareret Statsskib, han forlod, og det synes nu at være indlysende, at kun en finansiell Hjælp udefra kan faa Polen paa Fode igen. Allerede Grabski havde indset dette, men for at faa den, maa man yde de største Garantier, og det bliver nødvendigt at skille sig af med Statsmonopolet paa Sprit og den til dels monopoliserede Skibsfart. Den engelske Finanseksperter *Good* er for Tiden i Polen. Hans Besøg staar i Forbindelse med Locarnotraktatens Underskrift, og han har undersøgt Finanserne. Det foreløbige Resultat han er kommet til er, at der maa etableres en effektiv Finanskontrol med hele Landet. Men om det vil gaa med dertil er vel et stort Spørgsmaal. At Stormagterne uden Tvivl vil forlange det, hvis man beder dem om Hjælp, er givet. Derfor den stærke Modstand overfor Locarnokonferencen og dens Mænd — en Opposition, som den nuværende Ministerpræsident og Udenrigspolitiker Skrzynski hid-

(Fortsættes Side 853).

**KORSØR**

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

**Skibsafgift pr. Netto Ton** (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejskibe 12 Øre, Sejsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

**Lods og Bugsering**  
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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**  
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træsksibsværft 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: Sejskibe, ogsaa med Hjælpskrue, 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 Træsksibbyggerier 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 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** belales med Kr. 1,25 pr. m<sup>3</sup> 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: Sejskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejskibe med Hjælpskrue 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

**Ingen Lodstvang**

ndttagen 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 Havnevesenets 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, Kornuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri 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 gunstlig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpskrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer belastes det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugser-damp. 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 Østre Havnebassin 24 Fod, i Vestre Havnebassin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodsning:** Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Damper og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørges af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbed ng for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajepads for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

**RUDKJØBING**

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejskibe med Hjælpskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen 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. Træsksibbyggeri 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 Lodstvang.**

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 — — —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende belastes ½ for Udgaende.

**Ballastafgift til Havnen** 5 Øre pr. Reg.-Ton.

**Vand:** 2 Kr. pr. m<sup>3</sup>, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m<sup>3</sup>, 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-PROVIANTERINGS-  
HANDLERE**

**København:** J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

**Aarhus:** Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

**Frederikshavn:**

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

**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:** Johs. Utzon.

**Esbjerg:** I. Lauritzen.

**Frederikshavn:** Nic. Pedersen, H. Christensens Efftl.

**Norre Sundby:** N. C. Bach.

N. F. Stegmann.



## DEN DANSKE LODS

Det Kgl. danske Søkort-Arkiv har udsendt 10de Udgave af Den danske Lods af 1925. Bogen, der ligesom sine Forgængere udmærker sig ved en udførlig og klar Beskrivelse af de Forhold, en Navigator maa kende for at kunne navigere sit Skib med Sikkerhed i de danske Farvande, kan med Rette kaldes Navigatorernes A.B.C. Den har det Fortrin fremfor tidligere Udgaver, at Sejlplanvisninger og Beskrivelse af Grunde eller Løb fremtræder i en mere kortfattet Form, hvorved Oversigten i nogen Grad lettes, det maa dog bemærkes, at denne Fremgangsmaade kun har fundet Anvendelse for Farvande og Kysterne ved Nordsøen, Skagerak og Kattegat, medens Beskrivelsen af de øvrige Farvande og Kyster fremtræder i samme Form, som i tidligere Udgaver. I de forudgaaende Udgaver, var Vinkelfyrenes Lysvinkler angivet i Bogen; da denne imidlertid udkommer med 5-aarige Mellemlum, og Lysvinklerne undertiden kan blive ændret, saaledes at Bogens Angivelse kunde blive vildledende, er man gaaet bort fra at indføre Lysvinklerne i Bogen, som nu kun angiver, at Fyret er et Vinkelfyr og henviser for en nærmere Beskrivelse af dette til Fortegnelsen over danske og islandske Fyr, der ligeledes udgives af Søkort-Arkivet.

Endvidere har Bogen up to date Anvisninger paa de siden sidste Udgave tilkomne Hjælpemidler for Navigatører, f. Eks. Radio-Taagesignaler og Ismeldinger. Vejledninger for Skibsførere, der langvejs fra ankommer til danske Havne, er ligeledes undergaaet en Beskæring, saaledes at Anvisningen kun indeholder Oplysninger om, hvorledes Skibsføreren skal forholde sig overfor Told- og Karantæne- og andre Myndigheder, indtil Skibet faar Lods eller ankommer til Havn; formentlig er Søkort-Arkivet herved gaaet ud fra, at naar Skibet har faaet Forbindelse med Land, er Hensigten med Bogens Anvisninger opnaaet, og Skibsføreren i Stand til at faa alle nødvendige Oplysninger fra Skibets Agenter.

I Sammenligning med Størsteparten af de i andre Lande udgivne »Sailing Directions«, indtager »Den danske Lods« en Førerstilling, idet man ikke erindrer en eneste, der staar paa Højde med denne i Udførlighed og Tydelighed, og man kan ikke kraftigt nok opfordre enhver Skibsfører til at anskaffe sig et Eksemplar af den nu udkomne Udgave, der vil være ham en paalidelig og god Vejleder gennem de mange Vanskeligheder, som de danske Farvande frembyder for den ansvarlige Navigator. *Kim.*

## NORGES SKIBSFART I 1924

Ifølge en nylig offentliggjort officiel Statistik bestod Norges Handelsflaade ved Udgangen af 1924 af 1,928 Dampskibe med en samlet Tonnage af 2,226,628 Bruttotons, 1,451 Motorskibe paa ialt 303,111 Tons og 256 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 69,137 Tons, altsaa ialt 3,635 Skibe og en Bruttotonnage af 2,598,876 Bruttotons (1,566,629 N.T.).

Dampskibstonnagen er steget med 50,000 Tons og Motorskibstonnagen med 41,000 Tons siden i Fjor, medens Sejlskibstonnagen er gaaet tilbage med 64,000 Tons, og Tonnagen er saaledes steget med 27,000 Tons for hele Handelsflaaden. Tallene omfatter Damp- og Motorskibe paa mindst 25 og Sejlskibe paa mindst 50 Bruttotons.

Til norske Havne ankom i Fjor 8,844 Skibe med en samlet Tonnage af 5,597,325 Nettotons, hvoraf 5,946 Skibe med 3,474,199 Nettotons med Last. Fra norske Havne afgik samme Aar 8,663 Skibe paa ialt 5,907,426 Nettotons, af hvilke 6,579 med ialt 4,812,824 Tons var lastede. Den samlede Nettotonnage til og fra norske Havne i Fjor androg saaledes 11.9 Millioner Tons, eller mere end i noget tidligere Aar, nærmest kommer Aaret 1913 med 11.5 Millioner Tons.

## Udenrigsfarten.

Hvad den udenrigske Skibsfart angaar, indtog Narvik Førsteplassen med Hensyn til ind- og udgaaet Tonnage. Til Narvik ankom i 1924 ialt 697 Skibe med en samlet Tonnage af 1,557,909 Nettotons, af hvilke 667 paa ialt 1,524,855 Tons indkom ballastede.

(Fortsat fra Side 851).

til har kunnet holde nede, med de ovenfor citerede Argumenter. Men hvor længe vil det være ham muligt.

Det gærer og bryder i Polen. Der er Sprængstof og Smitstof nok. Er Landet end forholdsvis lille, er det svagt, vil Begivenhederne i det dog komme til at spille den største Rolle for Europa, fordi Landet ligger hvor det ligger og er just den Stat det er. Til Trods for Locarnokonferencens heldige Afslutning er der dog langtfra Ro i Europa. Det politiske og økonomiske Landkort er saa bevægeligt som en flydende Masse, og der kan ventes mange Komplikationer, der vil faa Betydning for det kommercielle Liv.

*Johannes Lehmann.*

Der afgik 767 Skibe med en Tonnage af 1,644,844 Tons, af hvilke kun 9 med en samlet Tonnage af 9,295 Tons var ballastede. Dette Forhold skyldes som bekendt Malmtrafikken.

Nr. 2 var Oslo med 2,026 ankomne Skibe med en Tonnage af 1,585,001 Tons, hvoraf 115 med en Tonnage af 195,200 Tons var i Ballast. Der afgik fra Oslo 1,531 Skibe med en samlet Tonnage af 1,373,858 Tons, deraf 661 med 352,314 Tons i Ballast. Antallet af Skibe var saaledes langt større for Oslos Vedkommende, og den ankommende Tonnage var ligeledes større, men hvad den afgaaede Tonnage angaar, var den en Del mindre end for Narvik. Det er imidlertid en Selvfølge, at Trafikken paa Oslo er betydeligt større end paa nogen anden norsk Havn, naar man regner Kysttrafikken med.

Af den samlede Tonnage i Fjor var 56.2 pCt. norsk, 11.8 pCt. tysk, 11.5 pCt. svensk, 7.8 pCt. dansk, 6.6 pCt. britisk o. s. v.

## MERE PORTUGISISK DISKRIMINATION

Som et typisk Udslag af den portugisiske yderligsgaaende protektionistiske Søfartspolitik maa det betragtes, naar der diskrimineres ogsaa med Hensyn til Eksportafgift for Bunkerkul og Brændselolie leveret i portugisisk Havn til Skibsbrug. De herom gældende tidligere Forskrifter er i følgende Form gaaet over i en nylig ændret Eksporttoldtarif:

Kul og Brændselolie til Forsyning af udenlandske Skibe i Portugal pr. Ton 0.003 Esc.

Kul og Brændselolie til Forsyning af indenlandske Skibe i Portugal, fri.

Der skelnes i omhandlede Henseende ikke mellem fremmede og indenlandske Skibe paa Madeira og Azorerne, hvor Bunkerkul og Brændselolie er helt fritaget for Eksporttold uanset vedkommende Skibs Nationalitet.

## ISBRYDERAFGIFTEN STETTIN-SWINEMÜNDE

Isbryderafgiften i Farvandet Stettin-Swinemünde er bleven nedsat som følger:

For Skibe betales 3 Pf. pr. Kubikmeter af Netto-Registertonningen og af Ladningen 3 Pf. pr. 100 Kilos. Taksten var hidtil 5 Pf. pr. Kubikmeter og pr. 100 Kilos, saaledes at Nedsættelsen andrager 40 pCt.

Isbryderafgiften opkræves i Perioden fra 15. December 1925 til 15. Marts 1926.

## F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

### Strasbourgs Havn.

Ifølge et af den franske Regering under 16. November udstedt Dekret træder Strasbourgs autonome Havn i Virksomhed den 1. Januar 1926.

### Forbedringer i Alexandrias Havn.

Den ægyptiske Regering undersøger for Tiden en af Trafikministeriet udarbejdet Plan angaaende Forbedringer i Alexandria Havn. Planen omfatter store Uddybningsarbejder, Bygning af nye Bølgebrydere, Tilvejebringelse af nyt Losnings- og Indladnings-Materiel, Oplørelse af Vareskure etc. Omkostningerne ved Arbejdet beregnes at ville andrage 1,500,000 ægyptiske Pund.

### Nyt Dieselmotorskib til A/S. Det Østasiatiske Kompagni.

Fra A/S. Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes Lørdag Prøvetur med A/S. Det østasiatiske Kompagni's nye Dieselmotorskib »Danmark«, som blev sat i Vandet i September Maaned d. A.

Skibet har en Dødvægt af 12,400 Tons og en Længde af ca. 480 Fod.

Skibet er helt igennem i den mest moderne Udførelse og forsynet med 17 elektr. Spil, elektrisk Styremaskine og Ankerspil. Hovedmaskineriet, som er af A/S. Burmeister & Wain's nyeste Type dobbeltskrue Maskineri, udvikler 5,400 I.H.K.

Apteringen baade for Officerer og Mandskab er ligeledes af den mest moderne Udførelse, og der findes tillige ombord faa, men meget smukt udstyrede Passagerkamre samt Saloner for Passagererne.

### Søfartsteknisk Forening

har udsendt et meget smukt og interessant Aarsskrift, der indledes af en Artikel af Foreningens Sekretær, Kaptajn *Otto Arent*, om Kapsejlsbaadens Udvikling. Den er smukt illustreret, ligesom Ingeniør *Agerskovs* Afhandling om moderne Havne. Skibsinpektør *Jac. V. Rosen* skriver om Skibsbygningen og vore Museer, og Ingeniør *Ove Ravnemose* om Arbejds-lønnen og de Metoder, efter hvilke den fastsættes. Desuden indeholder Aarsskriftet en Medlemsfortegnelse, Mindeord og forskelligt andet.

### Den islandske Sømandskonflikt sluttet.

Arbejdskonflikten mellem Trawlerrederne og Søfolkene er nu efter lange og besværlige Forhandlinger blevet bilagt. Forligsinstitutionen, som oprettedes i Fjor, er her første Gang traadt i Virksomhed. Arbejdsgiverne og Arbejderne havde som Forligsmand udnævnt Bankdirektør *Georg Olafsson*. Den nu afsluttede Arbejdskontrakt gælder til Januar 1929. Lønningerne reduceres efter December Maanedes Udgang med 9 pCt., og denne Lønskala skal gælde for hele næste Aar, hvis ikke Dyrtiden er tiltaget til April. Skulde dette ske, forhøjes Lønnen til 1. Juli. Lønskalaen for det følgende Aar skal udregnes efter det statistiske Bureaus Pristal.

### Belønnet Sømandsdaad.

Den 1. November traf Ellerman Wilson Baaden »Idaho«, der var paa Rejse til England fra New York, dansk Skonnert »Eva«, som var i Havsnød, og reddede Besætningen, der havde siddet i Rigningen i 36 Timer. Da Redningsarbejdet fandt Sted blæste det en Storm af Nordvest, og Søen var stærkt oprørt. De danske Sømand var i høj Grad udmattede af de Lidelser, de havde udstaaet.

Liverpool Shipwreck and Humane Society's Opmærksomhed blev henledt paa Redningsdaaden, og Selskabet har nu tilstaaet de engelske Sømand følgende Belønninger: Føreren af »Idaho«, Kaptajn *G. R. Rowntree*, en Takkeadresse, Styrmand *G. S. Anderton*, der havde Kommandoen i Baaden, Selskabets Sølvmedaille og en Takkeskrivelse og Baadens øvrige Besætning, Tømmermand *N. Thompson*, Baadsmand *D. Hugins* og Matroserne *A. Ferguson* og *G. Hines*, Selskabets Broncemedaille, Takkeskrivelse og £2 hver.

### Maritim Humor.

Vor udmærkede svenske Kollega *Göteborg Handels- och Sjöfarts Tidning* meddeler: *Chefen for Kronstadtsflaaden Weckman* har meddelt, at det efter 5 Aars ihærdigt Minestrykningsarbejde nu er lykkedes at faa den østlige Del af den Finske Bugt fuldstændig isfri.

### Forholdene i Santos.

Situationen i Santos betegnes som tilfredsstillende med Hensyn til Ekspeditionen af Skibene. Dampene faar berth efter 2—3 Dages Ventetid, og der kan som Regel regnes med 200—400 Tons Losning daglig efter Ladningens Art. Varehusene er fremdeles overfyldte, men Myndighederne synes at gøre det yderste for, at Vareophobningen ikke skal blive for stor.

### Vintersejlsdaaden paa Leningrad.

Vintersejlsdaaden paa Leningrad, der er vel forsynet med Isbrydere, begyndte den 13. November. For December Maaned er følgende Ture fattsat for Isbryderne: Afgang fra Havnen den 3, 5, 7, 9, 11, 14, 17, 20 og 23, medtagende Skibe til Havnen den 4, 6, 8, 10, 12, 15, 18 og 21. Det er nødvendigt at opretholde Radioforbindelse med Havnen. Kaldesignalet er RDB.

Samtlige Havne i Sortehavet og Havnen Mariupol i det Asovsk Hav vil blive holdt aabne for Skibsfarten hele Vinteren, og der er et tilstrækkeligt Antal Isbrydere til Raadighed.

### Haard Rejse over Nordsøen.

Det svenske Rederi »Transatlantic«s Dampers »Atlantic« afgik den 22. November om Aftenen fra Helsingborg til Tyne med Trælast og havde til at begynde med smukt Vejr. Den 24. blæste det imidlertid op, og Skibet fik stærk Slagside. Bølgerne slog over Dækslasten, og Stormen steg hurtigt til Orkan. For at redde saa meget som muligt af Dækslasten besluttede Føreren, Kaptajn *Källström*, at kaste en Del af den over Bord for at faa Skibet paa ret Køl. Ca. 20 Stds. blev kastet i Søen, men uden Resultat. Fokkemasten begyndte at svigte, og hele Dækslasten, der fastholdtes af en Kæde, hængte langt ud over den ene Skibsside, saaledes at Skibet havde en Slagside paa ca. 50 Grader. Saa sprængtes Kæden imidlertid, Dækslasten gik over Bord og trak Fokkemasten med sig, idet Masten dog blev hængende i Stagen. Senere gik ogsaa Agtermasten over Bord.

Skibets Tømmermand, *Gustafsson*, og dets Baadsmand, *Karlsson*, gik over Bord sammen med Dækslasten. De klynkede sig fast til Tømmeret; som ved et Under undgik de at blive klemt ihjel mellem Tømmerstokkene i den voldsomme Sø, og det lykkedes omsider efter store Vanskeligheder at faa dem begge frelst om Bord. I fire Døgn slog Bølgerne ustandseligt over Skibet, og Vand trængte ind alle Vegne, saa at Pumperne maatte holdes i Gang hele Tiden. Det eneste Sted paa Skibet, hvor der var nogen Beskyttelse mod Vandet, var i Officersmessen, og her holdt Besætningen efter Tur til for at faa nogle Minutters Søvn i siddende Stilling.

Omsider naaede Skibet ind til Tynen, hvor det nu gennemgaar en grundig Reparation.

## STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transportere, 8 Tons Flydekraner, Skure med elektriske Kajakraner, 34,000 m<sup>2</sup> Kajplads, Bugserbaade, Lægtene, Værksteder etc.  
Kontrahtenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

**ROTTERDAM**

Corn. Trompstraat 1—7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

**AMSTERDAM**

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

**ZAANDAM**

**ANTWERPEN**

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene og  
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:  
VELTENAAR, ROTTERDAM

## B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HØVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for  
Kornelevator 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, Tornøegården, Bergen.

**Prøvetur.**

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Reifshaleøen foretoges Tirsdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Austvard« bygget for Regning A/S. Lauritz Kloster's Rederi, Oslo.

Skibet, der er et Søsterskib til det til samme Rederi tidligere byggede Motorskib »Sørvard«, er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367'—"×51'3"×34'—0",

og Bæreevnen er 7,000 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2,600 I.H.K., og alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet saavel som for Værftet samt enkelte indbudte.

**Havneafgifterne.**

Kontorchef *Georg Andersen*, D.F.D.S., er valgt som Repræsentant for Dansk Dampskibsrederiforening i den af Regningen angaaende Havneafgifterne nedsatte Kommission.

**Sovjets Bestemmelser om Smugling.**

For en Tid siden blev Førerne af to norske Dampskibe under Skibenes Henliggen i Arkangelsk idømt Mulkt for Overtrædelse af de i Sovjetforbundet gældende Bestemmelser om Smugling. Mulktbeløbene var henholdsvis ca. 1500 og ca. 2200 Rubler.

Da det af de i Sagen foretagne Undersøgelser fremgik, at det hele skyldtes en uvæsentlig Forglemmelse i Forbindelse med manglende Kendskab til de i Forbundet gældende Toldbestemmelser, og da Mulktene ikke stod i rimeligt Forhold

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

8. DECEMBER 1925.

London .....	19,42	Madrid .....	57,40
New York .....	401,50	Amsterdam .....	161,40
Berlin .....	95,45	Stockholm .....	107,30
Paris .....	15,60	Oslo .....	81,70
Antwerpen .....	18,35	Helsingfors .....	10,11
Zürich .....	77,45	Prag .....	11,89
Rom .....	16,35	Wien .....	56,65

**POSITIONSLISTE PR. 7. DECEMBER 1925**

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

**A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Trondhjem 3.12.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø* oplagt i Helsingør.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Vladivostok 1.12.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Gulfport 28.11.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Nykøbing F. 3.12.  
 s.s. *Alderney*, ank. Rotterdam 28.11.  
 s.s. *Alexandra* oplagt i København diden 29.9.  
 s.s. *Alf* afg. Blyth 4.12.  
 s.s. *Alfa* pass. Holtenau 6.12.  
 s.s. *Alfred Hage* afg. Dunston 1.12.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Livorno 5.12. til Neapel.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Cardiff 3.12.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Norfolk 30.11.  
 s.s. *Anna* afg. Helsingfors 7.12.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, ank. Hamburg 5.12.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Saloum & Rufusque 3.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Hull 4.12.  
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, afg. Bahia 3.12. til Madeira.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 2.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 25.11. til Baltimore.  
 m.s. *Asia* afg. Port Said 4.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Askø*, Olsen, ank. Helsingfors 2.12.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Newport 3.12.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Malta 2.12. p. R. t. Aarhus.  
 m.s. *Australien*, Dahl, afg. Christobal 19.11. til Hamburg.  
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. København 7.12. til Methil.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Belgien* afg. Danzig 3.12.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 7.-8.12. til København.  
 s.s. *Benedikt*, Falk, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.

til Forseelserne, rettede den norske Legation i Moskva en Henvendelse til Udenrigskommissariatet for om muligt at faa Mulktene eftergivet eller nedsat.

Resultatet af Legationens Forhandlinger med Sovjetmyndighederne er blevet en Nedsættelse af Mulktene til henholdsvis 250 og 284.55 Rubler.

**I S M E L D I N G E R****Sverige.**

Västare Kvarken, Søen ud for Skag og ud for Härnö: isfri.

Aangermanälven: Fastis, kun for kraftige Dampere.  
 Sundsvall: Søen og Bramö-Sundsvall isfri. Alnösundet svær Fastis, Rende.

Hudiksvall: Søen isfri. Til Hudiksvall svær Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Gävle: Søen isfri. Reden Sjapis, Rende. Skutskärshamn Sjapis, vanskelig for Sejlskibe.

Ørskär: Søen isfri. Norra Grepen sammenpakket Is, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen og til Oscar Frederiksborg og Kodjupet isfrit, derfra til Stockholm Fastis, Rende.

Landsort-Stockholm: Fastis, Rende.

De sydligere Stationer meldes isfri.

**Tyskland.**

Pillau: Königsberg Seekanal: svær Fastis, kun ved Isbryderhjælp.

Swinemünde: Havnen spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Haff sammenpakket Is, Rende.

Warnemünde: Warnow svær Fastis, kun ved Isbryderhjælp.

Travemünde: til Lübeck Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Elben: spredt Drivis eller svær Drivis, ved Bruns- hausen lukket for Sejlskibe.

Wesern: spredt Drivis eller svær Drivis, ved Brake lukket for Motorsejlere.

s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Bertha*, Lassen, pass. Brunsbüttel 4.12.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Antwerpen 21.11.  
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Gibraltar 1.12. p. R. t. Messina.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Stettin 3.12. til Hull.  
 s.s. *Bodil* pass. Gibraltar 4.12.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Sunderland 4.12.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Victoria B. C. 4.12.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 2.12.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. København 3.12.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Danzig 6.11.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Bahia Blanca 4.12.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Stettin 22.11.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Methil 6.12.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 4.12.  
 s.s. *Britta* ank. Pasages 6.12.  
 s.s. *Broholm* afg. Tyne 8.12. til Catania.  
 s.s. *Brosund*, Skou, pass. København 3.12. p. R. t. New York.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.  
 s.s. *Borglum*, Møllerup, afg. St. John N. B. 3.12.

**C**

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. New York 2.12.  
 s.s. *Carmen* ank. Sevilla 3.12.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Valencia 2.12. til København.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Antwerpen 6.12. til San Francisco.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Stettin 4.12.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Swansea 3.12.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Dakar 3.12. til Saloum River.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Dakar 6.12.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Bordeaux 2.12.

**D**

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen) afg. Port Talbot 27.11.



## STUVERI I LONDON

**BRITISH & NETHERLANDS WHARF CO. (MEDLAND WHARF)**

Korrespondance tll: 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

GOOLE

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

**LAMBERT BROTHERS LIMITED**

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,  
LAMBERT STOCK, 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 .....	} »Lambert«
Burntisland, 20, High Street .....	
HULL, Prudential Buildings .....	} »Lambrose«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	
Immingham, Dock Offices .....	} »Lambrose«,

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5  
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

LONDON

LONDON

**T. SHERBURN**

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

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM &amp; CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

**J. A. FINZI & YOUNG**

8, 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

GRIMSBY

**MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED**

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART    Telegram-Adresse: MORDEY    Telegram-Adresse: SHEARMAN    Telegram-Adresse: SHEARMAN  
CARDIFF    NEWPORT    BARRY    AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT    SHIPPING FEDERATION LTD.

**JAMES MITCHELL**SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR  
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«  
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

TISLAND

**E. VON MEHREN & CO.**

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehren«

SKIBSMÆGLERE  
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHELL**

Skibsmæglere &amp; Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT    FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyninget

**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.

METHIL

s.s. *Dan*, Martinsen, ank. Civitavecchia 5.12.  
 s.s. *Danefell*, Christoffersen, afg. Frederikshavn 7.12. til Leith.  
 s.s. *Danelag*, Stage, Gt. Yarmouth 4.12.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. London 5.12.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Methil 7.12.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk 29.11. til Golfen.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Nuevitas 4.12.  
 s.s. *Delaware*, Pedersen, ank. Miami 4.12.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit* ank. Palermo 1.12.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Bjørkø 4.12.  
 s.s. *Ebba* pass. Holtenu 7.12.  
 s.s. *Ebro*, Andresen, pass. Caprioca 6.12.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Tarragona 7.12. til Denia.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Råfsø 4.12. til London.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Castellan 6.12.  
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt siden 3.10.  
 s.s. *Ellen*, Paulsen, pass. Ushant 6.12.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. København 1.12.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Skagen 6.12.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. London 5.12.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Kings Lynn 5.12.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Norfolk 27.11.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Hull 5.12. til Grangemouth.  
 s.s. *Erik* oplagt siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Durban 5.12.  
 s.s. *Erik Boye* ank. København 5.12.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Danzig 3.12. til Limerick, pass. Kiel Kanal 5.12.  
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Ester* afg. Burryport 5.12.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. København 23.11.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Leningrad 21.11.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 4.12.  
 s.s. *Expres* oplagt siden 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Vlissingen 4.12. paa Rejse til Schiedam.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. København 3.12. paa Rejse til Grimsby.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Penang 1.12. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holst, ank. Aarhus 4.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. London 3.12.  
 s.s. *Frankrig* afg. Liverpool 4.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. New York 4.12.  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Perim 6.12. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. New York 30.11.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Sonora N. S. 27.11.  
 s.s. *Frejr* oplagt siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. København 4.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Rørdal 21.11. til Miami.  
 s.s. *Fylla*, Callesen, pass. Dungeness 6.12.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda* pass. Brunsbüttel 7.12.  
 s.s. *Geysir* oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk 30.11. til Danmark.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 20.11.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Cardiff 6.12.  
 s.s. *Gunver* ank. Leningrad 26.11.

## H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Velzen 7.12.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Kramfors 4.12.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Reval 7.12.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, ank. Hamburg 6.12.  
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, ank. Valencia 26.11.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Capetown 27.11.  
 s.s. *Hans Broge*, Winther, ank. Wilmington 3.12.  
 s.s. *Hans Tausen* afg. Aarhus 8.12.  
 s.s. *Harald* oplagt i København siden 23.7.  
 s.s. *Harriet* ank. Almeria 7.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 7.12. til Dunston.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene* afg. Helsingfors 5.12.  
 s.s. *Helga* afg. Kotka 4.12.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Halifax 29.11.  
 s.s. *Hengest* oplagt siden 8.10.

s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Manchester 7.12.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. København 4.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 7.12. til København.  
 s.s. *Hjelm* oplagt siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 2.12. til Manchester.  
 s.s. *Holland* ank. Ghent 1.12.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Ivigtut 29.11. til København.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph* pass. Mogador 7.12.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New Orleans 6.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bjørkø 4.12. til Garston.  
 s.s. *Inger* pass. Lizard 5.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Baratti 3.12.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Ankersen, ank. København 4.12.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, afg. Libau 5.12. til København.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Tyne 5.12. til Gibraltar.  
 m.s. *Java*, Schmith, afg. Tacoma 5.12. til San Francisco.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Norfolk 28.11.  
 s.s. *Jenny* ank. København 6.12.  
 s.s. *Johanne* pass. Holtenu 5.12.  
 s.s. *Johantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Huelva 30.11.  
 s.s. *Josey*, Jensen, afg. Norfolk 3.12. til Nuevitas.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Carnebrook 2.12.  
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Nørresundby 6.12.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 1.12.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Kotka 1.12. til Hull.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Leningrad 30.11.  
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Catania 5.12.  
 s.s. *Karla* pass. Dungeness 5.12.  
 s.s. *Kasan* oplagt siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. København 3.12.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, pass. Lydd 5.12.  
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, ank. Oslo 6.12.  
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Ushant 6.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Valencia 28.11.  
 s.s. *Knud* oplagt i København siden 24.7.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Antilla 30.11.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Sundsvall 1.12.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Bremen 6.12.  
 m.s. København, Christensen, ank. Plymouth 28.10.

## L

s.s. *Lars Kruse* afg. Dakar 2.12.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. Aarhus 30.11.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 4.12.  
 s.s. *Lillian* ank. Sundsvall 6.12.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, afg. Cagliari 4.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Beckton 1.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Cardiff 29.11.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 6.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Heide, ank. København 29.11.  
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Southampton 5.12.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 3.12. til Hongkong.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Sundsvall 2.12.  
 s.s. *Margil*, Jensen, ank. Port Talbot 30.11.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, pass. Lisbon 30.11.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie* pass. Carvoeiro 3.12.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Grimsby 4.12.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, Danzig 2.12.  
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Hungerburg 2.12. til Hull.  
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 8.12. til Atlanterhavsøerne.  
 m.s. *Mexico*, Eggert, afg. New York 4.12. til Lisbon.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Danzig 5.11.  
 s.s. *Minsk*, Eggert, ank. København 2.12.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Bilbao 5.12.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
NEW ORLEANS

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

NEW YORK

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

MONTREAL

Repræsentanter for:  
BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

**DOMINION  
SHIPPING COMPANY**

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere &amp; Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**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.

BO'NESS

**COOMBES, MARSHALL & CO. L<sup>td</sup>.**  
DAMPSKIBS-REDERE  
SKIBS- OG ASSURANCE-MÆGLERE  
KUL- OG KOKS-EKSPORTØRER  
MIDDLESBROUGH

SUNDERLAND

Coder: Watkin's & Scott's  
Telegr. Adr.: Coomarco, Middlesbrough

**Cameron's**

SKIBSFORSYNING/FARVER  
OG PATENT BUND-MALING

Alex. Cameron & Sons Ltd.  
Sunderland / England

ROTTERDAM

**LÜBECKER**  
MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT  
LÜBECK

LÜBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN &amp; CO. KØBENHAVN

GENOVA

**NORTHERN  
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overall): Northship.  
Hvilken som helst Code

GENOVA

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

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<sup>te</sup> & 6<sup>te</sup> UDG.

CODER:  
BENTLEY'S  
SCOTT'S 9<sup>de</sup> & 10<sup>de</sup> UDG.



Skibsbyggere-Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Løgere, 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****N**

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Kiel Kanal 5.12. p. R. t. Paimboeuf.  
 s.s. *N. F. Høffding*, ank. Tyne 8.12.  
 s.s. *Nancy* afg. Almeria 5.12.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Suez 30.11.  
 s.s. *Nautik* pass. Swinemünde 6.12.  
 s.s. *Neptun* ank. Almeria 6.12.  
 s.s. *Nerma* ank. London 5.12.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. København 5.12. til Stavanger.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe* afg. Grao 7.12.  
 s.s. *Nordsøen* pass. Portland 6.12.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Amsterdam 2.12.  
 s.s. *Norman Isles* afg. Frederikshavn 8.12. til Kotka.

**O**

- m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i København-Stettin-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11.  
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Gandia 26.11.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bahia Blanca 5.12. til Santos.  
 s.s. *Orton*, Bendsen, ank. Blage (Bordeaux) 2.12.;

**P**

- s.s. *P. Madsen* ank. Tyne 26.11.  
 s.s. *P. N. Dam* pass. Finisterre 6.12.  
 s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Alexandria 3.12.  
 s.s. *Palnatoko*, Bast, ank. Ljusne 5.12.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. San Francisco 1.12. til Hamborg.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 26.11.  
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Miami 26.11.  
 m.s. *Peru* pass. Kap det gode Haab 2.12. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Velzen 24.11.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Danzig 5.12.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Gibraltar 5.12. paa Rejse til Hook of Holland.

**R**

- s.s. *Randi* afg. Helsingfors 7.12.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Leixoes 4.12.  
 s.s. *Rhone* afg. København 7.12. til Odense.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Grangemouth 3.12.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma* ank. Danzig 5.12.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rouen 6.12.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Savona 30.11.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, afg. København 7.12. til Nakskov.

**S**

- s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 28.11. paa Rejse til New York.  
 s.s. *Seine*, Barzic, afg. København 5.12. til Danzig.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Port Said 5.12. til St. Nazaire.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Zanzibar 27.11. til Durban.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Sydney 3.12. til Fremantle.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Durban 30.11.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Iquique 17.11. til Honolulu.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Wellington 6.12.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Antwerpen 3.12.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 2.12.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. London 3.12.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. København 28.11.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Aalborg 7.12.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 5.12.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Newport 4.12.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Casablanca 30.11.

- s.s. *Skinfaxe* ank. Horsens 8.12.  
 s.s. *Skjold* ank. København 5.12.  
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Reykjavik 3.12.  
 s.s. *Skotland* ank. Danzig 2.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. London 3.12.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 3.12.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Lisbon 4.12.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Kopervik 6.12.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.11.  
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Cardiff 1.12.  
 s.s. *Stella* pass. Brunsbüttel 6.12.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, laster i Gulven for Danmark.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. København 6.12.  
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København.  
 s.s. *Svend Pii* ank. Las Palmas 29.11.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, afg. Montreal 26.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Caronte 5.12.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New York 18.11.  
 s.s. *Sønderjylland* i København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

- s.s. *T. M. Werner* ank. Dakar 4.12.  
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. København 8.11.  
 s.s. *Taarholm* afg. Liverpool 5.12. til Swansea.  
 s.s. *Taasinge* oplagt siden 7.8.  
 s.s. *Texas* ank. Teneriffe 4.12.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Grangemouth 3.12.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 7.12. til Bordeaux.  
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. København 6.12.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Dunkirk 6.12.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Cienfuegos 30.11.  
 s.s. *Trondhem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Genua 7.12. til Livorno.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. København 7.12. til Stettin.

**U**

- s.s. *Uffe* oplagt siden 28.8.  
 s.s. *Ulj*, Rasmussen, afg. Havre 4.12. til Bordeaux.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, ank. Valencia 3.12.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Valencia 1.12.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 24.11.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Norfolk 2.12.

**V**

- s.s. *Valborg*, Hansen, pass. Brunsbüttel 1.12.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Bordeaux 23.11.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Windau 7.12.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Sundsvall 25.11.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 5.12.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Yavaros 24.11.  
 s.s. *Vidar* i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Petersen, ank. København 6.12.

**W**

- s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Kotka 1.12.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Garston 3.12.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. River Wear 5.12.

**Y**

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Nielsen, ank. Aarhus 4.12.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, lagt op siden 27.10.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen) pass. Brunsbüttel 6.12.

**Ø**

- s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Newport News 28.11.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Hook of Holland 5.12.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**Abonnement  
i Udlandet Kr. 20,00 pr. AarADMINISTRERENDE 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER  
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

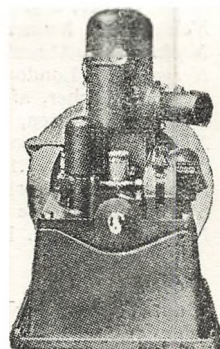
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Energirepræsentant for Danmark:

**HARRY LEVIN**  
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**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.

**F. V. T. NIELSEN**  
SKIBSBYGNINGSINGENIØR  
(fhr. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige  
Arter af Skibe og Fartøjer. Rådgivende ved Værftanlæg.  
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5 III, København K · Telf.: Byen 1380 a

**J. ANDERSEN & CO**  
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**JENS JØRGENSEN & CO**  
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**GUSTAV METZLER**

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN &amp; SWINEMÜNDE


Telegrams-Adresse:

METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**TELEGRAM-ADRESSE:  
WIESECO**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**TELEGRAM-ADRESSE:  
SHIPPING

DAMPKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

# 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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF. : 196  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf. : Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillip«

AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



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.**

**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 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.

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE DAMPSSKIBSSELSKAB**

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telgr. Adr. »Danskfransk«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

**“PACIFIC”**

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korreponderende Reder

**PEDRO NIELSEN**

*Skibsmægler og Befragter*

VALENCIA (COLON 64)

*Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien  
haaber jeg paa Stotte ved danske Rederes Tillid*

Telegram-Adresse: DENIELSEN. Telefon No. 409.  
Coder: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE  
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELGR. ADR.: „ALFMUNT“

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

**CHARLES DUNCAN & SONS, LTD**

SLÆBEBAAD-, KULPRAM- OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved Tees-Floden som Duncan Brothers, Bugserbaad-Ejere, siden 1828,

EXCHANGE PLACE Telgr. Adr.: TUGBOAT

**MIDDLESBROUGH**

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW,  
Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:

THOROLF HANSEN,  
Bergen.

The Telgr. Adr.: Rescue, Sunderland.

**R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.**

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:

»Cinema Star« · »Robert L. Cook« · »Hutton« · »Stage

AGENT I DANMARK:

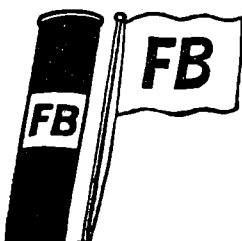
AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow,

Nørresøg. 17, København.

Anders Pedersen, Thorolf Hansen,

Frognervejen 85, Oslo. Bergen.



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldbodbommen: Central 3944  
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10592

TELEGRAM-ADRESSE  
»TUGBOAT«

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 · 51

FREDAG 18 · DECEMBER 1925

32 · AARG.

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

### I LÆNKER OG BAAND

Efter denne Lovs Ikrafttræden maa der ikke dannes flere Aktieselskaber her i Landet.

Det er den Opfattelse, der bundfæster sig i ens Bevidsthed, efter en grundig Gennemlæsning af det i Folketinget under 20. November fremsatte Forslag til Lov om Aktieselskaber.

Paa denne Plads skal vi ikke Punkt for Punkt gennemgaa det nævnte Forslag. Slik detailleret Behandling af Lovforslaget vil formentlig fremkomme fra mere kompetent Side, paa Tinge og andetsteds. Vi vil indskrænke os til at fremdrage et Par af de Paragrafer i Lovforslaget, der ligger til Grund for den Pessimisme, som vi giver Udtryk i denne Artikels første Sætning.

Først og fremmest Paragraf 43. Den foreskriver, at de første tre Aar i et nystiftet Aktieselskabs Liv maa der ikke betales mere end 6 Procent Udbytte om Aaret. Man faar i Øjeblikket 6 Procent for sine Penge, hvis man anbringer dem i Obligationer. Selv om de fleste af Erhvervets Mænd, de produktive Kapitalister, af Princip vægrer sig ved at følge den passive Kapitalist paa den sikre Kongevej, der fører til Køb af Obligationer, har man ikke Lov til at vente, at han vil være saa stor en Altruist, at han sætter sine Penge i nye danske Aktieselskaber, hvor der altid er et Risiko-Moment at tage i Betragtning, naar Udbyttet, hvis der er noget Udbytte, paa Forhaand er begrænset saa meningsløst. Det vil med andre Ord blive umuligt at skaffe Kapital til at danne et nyt Aktieselskab her i Landet. Og alle indrømmer dog, hvad enten de kan lide Aktieselskabsformen eller ej, at den i Praksis er den eneste mulige i Danmark, hvor der ikke findes store Kapitaler paa enkelt Haand — Landet, »hvor faa har for meget og færre for lidt«.

Paragraf 43 betyder i Virkeligheden Umyndiggørelse af Aktionærer og Bestyrelser, idet den berøver dem Selvbestemmelsesretten over deres egne Midler. Bortset herfra rummer den ogsaa den Meningsløshed, at den skærer alle Aktieselskaber over een Kam. Enhver med en Smule praktisk Erfaring i Forretningslivet ved saa udmærket, at netop paa *det* Punkt er det umuligt at generalisere. Lad os forudsætte det Tilfælde, at der dannes et Aktieselskab til Udnyttelse af Verdenspatentet i en dansk Opfindelse. Selskabets Bestyrelse vedtager, at man skal sælge Patentretten i forskellige Lande imod en kontant Udbetaling een Gang for alle. Maaske allerede i Aktieselskabets første Aar lykkes det at disponere over Majoriteten af disse Patenter, og man er maaske i Stand til at udbetale hundrede Procent i Udbytte, eller mere, paa den første Generalforsamling. Hvorfor i al Verden skulde Aktionærerne forhindres i at faa deres Penge frigjort til Anbringelse i andre Foretagender? Er ikke alle Parter, Staten inklusive, interesseret heri? Lad os regne med en anden Mulighed, at vi igen stod overfor en *boom* i Skibsfarten. En fjærn Mulighed, maaske, men helt udelukket er den da ikke. En Kreds af Mennesker blev enige om at danne et Aktieselskab til Udnyttelsen af

denne *boom*, som jo sjældent bliver ældre end to, tre Aar. Paragraf 43 vilde automatisk forhindre dem i at realisere deres Plan, og det blev højst sandsynligt et andet Land, der bragte den til Udførelse, hvorved Danmark vilde miste nogle af de rare usynlige Indtægter, som vor Handelsbalance trænger saa svært til. Dette er kun et Par af de mange Momenter, man kunde fremføre imod denne pedantiske Paragraf.

### En anden pedantisk Paragraf.

Det er Paragraf 48. Den foreskriver, at for at kunne forpligte et Aktieselskab, hvis Kapital er 100,000 Kr. eller derover, kræves to Underskrifter. Det vil blive mere end svært at faa en Direktør med Initiativ og Dygtighed til et Aktieselskab, naar han ikke selv maa tage sine Bestemmelser og Ansvar derfor. Er det ikke lidt vanskeligt at tænke sig den Mulighed, at Ekscellensen, Etatsraad *H. N. Andersen* ikke maatte forpligte det Selskab, han selv har skabt? Da intet Forbehold tages og intet Beløb nævnes, kræver Paragraf 48 altsaa to Underskrifter selv for et Kvartals-Abonnement paa *Dansk Søfarts Tidende*, naar det er et Aktieselskab, der ønsker at abonnere.

Overfor Skibsfarts-Erhvervet er Paragraf 48 af en særlig fornærmelig Natur. Vi ved alle, at de fleste Skibsfarts-Virksomheder er en enkelt Mands Værk. Forskellige Forhold har tvunget vedkommende Reder til enten straks eller senere at benytte Aktieselskabs-Formen for sin Virksomhed. Er det ikke topmaalt meningsløst, at han skal spørge andre, naar han forpligter sit Firma? Staar han da ikke i Forvejen sin Bestyrelse og sine Aktionærer til Ansvar for sine Geringer? Hvilket Barnepige-System!

Paragrafer som de nævnte vilde, hvis et saadant Forslag blev til Lov, praktisk talt umyndiggøre Erhvervslivets Mænd, kue alt Initiativ og jage en Masse dygtige Mennesker væk fra Landet. Der er Brug for Dygtighed overalt, og dygtige Mænd vil automatisk søge derhen, hvor Dygtighed paaskønnes og ikke bindes og bastes af reaktionære og udviklingsfjendtlige Lovparagrafer.

Vi siger ikke, at alle de Bestemmelser, som rummes i Lovforslaget, er slette. Tværtimod, flere af dem kan i og for sig være gode nok i visse Tilfælde. De er af den Art, som man daglig støder paa i de forskellige Selskabers Vedtægter, i de Selskaber, hvor de hører hjemme. Men de hører sandelig ikke hjemme i alle Selskabers Vedtægter, og det er derfor en Misforstaaelse at lovfæste dem.

Oprigtig talt, vi forstaar ikke, hvorfor vi skal have en ny Aktielov. Den gamle er jo udmærket. Var der endelig et eller andet Punkt, som Regeringen kunde ønske at forandre, kunde dette jo ordnes igennem et Ændringsforslag. Men den foreslaaede Lov er et Arbejde, der er blevet til paa Grundlag af en Panik-Stemning, og det er os ganske uforstaaeligt, at en Mand som Professor *Vinding Kruse*, som dog har noget Kendskab til Erhvervslivet, offentligt har kunnet anbefale dette Lovforslag, der bærer umiskendeligt

Præg af at være blevet til i virkelighedsfjærne Teoretikers Hjerter.

I sine sidste Taler, henholdsvis paa Industri-Rigsdagen og ved Journalistforbundets Stiftelsesfest, kaldte Erhvervsminister *Stauning* paa alle Klassers Hjælp. Hans sunde Sans og sikre Instinkt har sikkert forlængst fortalt ham, at han vil møde loyal og virksom Støtte hos Erhvervenes Mænd. Men Vejen til den Støtte gaar saa sandelig ikke igennem slige Paragrafer.

#### SAMARBEJDET MED TYSKERNE

I det internationale Samarbejde mellem Redere har Tyskerne siden Krigens Dage ført en meget tilbagetrukket Tilværelse. Paa det sidste store Aarsmøde, som Baltic and White Sea Conferencen i Sommer afholdt i Oslo, var Antallet af tyske Delegerede yderst lille — det maa dog siges, at til Trods herfor var deres Bidrag til Diskussionen langt fra det ringeste.

Det er forstaaeligt, at Tyskerne har været tilbageholdende. Den fortvivlede Versailles Traktat og den arrogante Holdning, som en meget stor Del af Evropa, selv i enkelte af de saakaldte neutrale Lande, indtog overfor Tyskland, ogsaa efter Krigen, forklarer tilfulde, at saa ærekære Mennesker som vore sydlige Naboer har foretrukket at være sig selv nok i mange forskellige Forhold.

Vi gaar derfor ud fra, at naar Baltic and White Sea Conferencen i sidste Uge afholdt sit Forretnings-Udvalgs Møde i Hamburg, skyldtes dette en naturlig Trang hos Conferencens Ledere til at gøre det internationale Samarbejde med de tyske Redere meget mere intimt end det har været indtil for ganske nylig. Alt tyder da ogsaa paa, forstaar vi, at Mødet i Hamburg har været til stor Nytte og lover godt i Retning af fremtidigt Samarbejde. Deltagerne er vendt tilbage yderst begejstrede, ganske særligt for det Møde, som Verband Deutsche Reder med den fortræffelige Bugsier Direktør Max Mørck som Dirigent havde arrangeret mellem Conferencens Mænd og den tyske Fornings Medlemmer.

Conferencens Mænd redegjorde ved denne Lejlighed overfor Tyskerne for Scanfin Certepartiet, Customs of the Port i Finland, og for Stevedoreforholdene sammesteds, og man havde Lejlighed til en indgaaende Diskussion om York-Antwerp Rules, som de tyske Redere intet har at indvende imod, men som de tyske Assurandører ikke vil acceptere uden Ekstra-Præmier.

For de skandinaviske Deltagere var det af særlig Interesse at erfare, at de tyske Tramp-Redere indtager nøjagtig samme Holdning med Hensyn til Lovfæstelse af Hague Reglerne, som den, Generalkonsul Johan Hansen ved, Mødet i Dansk Forening for International Søret i Mandags her i Byen saa varmt og overbevisende forfægtede.

#### DE NORSKE REDERE OG VALUTASPØRGSMAALET

Den norske Valutakommission har anmodet Norges Rederforbund om at besvare følgende tre Spørgsmaal: 1) Hvilken Virkning har den seneste Tids Kursvingninger haft paa Skibsfarten? 2) Hvilken Virkning vil det have, hvis Kronen kommer op i Pari? 3) Hvorledes vil Forholdene stille sig, hvis det indenlandske Prisniveau, deriblandt Lønningerne, falder i Forhold til Parikursen?

Rederforbundet har besvaret Spørgsmaalene saaledes: Den overvejende Del af Norges Skibsfart modtager sine Indtægter i Sterling og Dollars, og kun for den Del af Indtægterne, som tages hjem og bl. a. anvendes til Lønninger, Administrationsudgifter, Anskaffelser i Norge, Skatter, Forrentning og Amortisering etc., har Kronestigningen medført en tilsvarende

Indtægts-Reduktion. Af Handelsflaadens Bruttoindtægter i 1924 anvendtes 54 pCt. i Udlandet, medens 249 Millioner Kr. toges hjem til en Kurs af 31, altsaa ca. 8 Millioner Pd. Sterling. Hvis Kronen i Aar var kommet op i Pari, vilde det have medført en Nedgang paa ca. 90 Millioner Kr.

En yderligere Stigning vilde selvfølgelig have forøget Vanskelighederne, saaledes at en stor Del af Handelsflaaden maatte være lagt op. Ingen har Ret til at beklage sig, hvis det indenlandske Prisniveau sænkes i samme Grad som Kursstigningen har fundet Sted, og en saadan Udjævning mener Rederforbundet absolut vilde være til Gavn for Landet.



#### FRAGTRATETALET FOR NOVEMBER

For November Maaned viser det af Det statistiske Departement beregnede Fragtratetal paany nogen Stigning, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Jan.—Marts 1925 gsnl. ....	100.0
Januar 1925 .....	102.1
Februar — .....	99.2
Marts — .....	98.8
April — .....	95.4
Maj — .....	92.8
Juni — .....	93.6
Juli — .....	94.8
August — .....	94.5
Septbr. — .....	95.6
Oktr. — .....	101.2
Novbr. — .....	104.5

De største Udsving i Fragterne, regnet efter det maanedlige Gennemsnit, var der i Farten paa la Plata, hvor Raten for Majs til Danmark gik op med henimod 15 pCt., medens der for Kulfragten fra Wales til la Plata var en Nedgang paa 12 pCt. Blandt de øvrige Fragter var de fleste opadgaaende, især gælder dette for Kulfragterne i Nordsøen og Trælastfragterne fra Østersøen.

#### HAVNE- OG BROAFGIFTER

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 26. November approberet Andragender fra Byraadene i Ribe og Varde gaaende ud paa, at Skibs- og Vareafgifter i de nævnte to Havne fra 1/1 1926 til 31. Marts 1930 opkræves efter den for samme Tidsrum for Esbjerg Havn gældende Havne- og Brotakst.

Efter Henstilling fra Hasle Byraad har Ministeriet for offentlige Arbejder approberet følgende Ændringer fra 1. Januar 1926 i den for Hasle Havn gældende Havne- og Brotakst for Femaaret 1925-30:

Pos. 53 a affattes saaledes:

Brænde og Splitved ..... 1 m<sup>3</sup> eller 30"  
1 rm

I Pos. 53 b 3 udgaar:

Staver og Bundstykker yderligere tildannede end de under b 1 nævnte.

Pos. 54 affattes saaledes:

Tørv samt Tørve- og Mosstrøelse 100 kg 4"

#### OPLÆGNINGERNE

Den 14. December androg Oplægningerne indenfor de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe ialt 32 Dampere med en Bruttotonnage af 35,473 Tons og 53,168 Tons d.w.



## FINSK RUTE-FRAGTFART PAA SYDAMERIKA

De Planer om en fast transatlantisk Fragtrute, som længe har været paa Tale indenfor finske Søfartskredse, staar nu foran deres Virkeliggørelse. Planen gaar foreløbig ud paa Aabningen af en regelmæssig Fragtfart mellem finske og sydamerikanske Havne. I Midten af denne Maaned vil antagelig den Sammenlutning af Rederier, der skal aabne den sydamerikanske Linje, være dannet, og det skal være Hensigten at aabne Ruten til Foraaret, saa snart Isforholdene tillader det. I Spidsen for Foretagendet staar A/B Finland-Amerika Linjen, i hvilken Finska Angfartygs-Aktiebolaget er Hovedinteressent. Finland-Amerika Linjen ejer 3 Dampere paa ca. 7,000 Tons d.w., »Navigator«, »Mercator« og »Equator«, af hvilke de to sidstnævnte for nogle faa Uger siden er købt af Selskabet. Finska Transoceanska Handels A/B ejer bl. a. en Damper »Garryvale« paa ca. 7,000 Tons d.w. og Rederiet I. A. Zachariassen ejer 4 Fragtdampere, bl. a. »Wasaborg« og »St. Stephen«, der er Landets største Skib og er paa ca. 7,800 Tons d.w. Begge de nævnte Firmaer er Interessenter i Finland-Amerika Linjen, og det er Meningen, at der i Trafikken paa Sydamerika foreløbig skal indsættes 5 af disse Dampere med maa-nedlig Afgang.

Oprettelsen af den nye Linje er selvfølgelig baseret paa nøgterne Beregninger. Finland sælger betydelige Mængder af Papir, Cellulose, Træmasse og Separatører etc. til Sydamerika. Det kan ikke siges med Sikkerhed, hvor stor denne Eksport er, men en ikke ringe Del af den er med finske og udenlandske Skibe hidtil gaaet til tyske, hollandske, belgiske og engelske Havne for der at omlades til Bestemmelsesstederne. Fra Sydamerika indfører Finland Kaffe, Korn og Huder etc., og ogsaa Importen sker delvis over mellemeuropæiske Havne.

Den nye Linje har hidtid ikke anmodet Regeringen om Subvention, og det er antagelig heller ikke Meningen at gøre det, idet Varetransporten mellem Finland og Sydamerika er saa betydelig, at en Linje med en maanedlig Tur frem og tilbage skulde kunne bære sig, og efterhaanden som Trafikken stiger, er det Meningen at indsætte flere Skibe i Ruten.

Man haaber ogsaa med Tiden at kunne aabne en egen finsk Linje paa Nordamerika, idet Finland sender ikke blot betydelige Mængder Papir, men ogsaa Trævarer til Amerika. De første Ladninger Trævarer har vundet de amerikanske Modtageres fulde Tilfredshed, og man er i Færd med at udvide Forbindelserne.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I NOVEMBER MAANED 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i November Maaned 368 med 200,321 N.R.T. mod 403 med 206,500 N.R.T. i Oktober.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 358 med 184,009 N.R.T. mod 392 med 201,499 N.R.T. i Oktober Maaned.

Af de i Oktober Maaned indgaaede Skibe indgik 267 Skibe med 113,945 N.R.T. i Ballast, medens 31 Skibe med 2,082 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med November 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 317 med 165,601 N.R.T. og af udgaaede Skibe 332 med 160,979 N.R.T.

I Betragtning af, at Trafikken i Havnen paa denne Aarstid altid gaar tilbage, maa afvigte Maanedes Trafik betegnes som ganske betydelig, og den er da heller ikke overgaaet af noget tidligere Aars November Maaned. Til Sammenligning med Før-Krigstiden skal anføres, at Tonnagen i Danzigs Havn i November Maaned 1912 kun opviste en indgaaet Tonnage paa 86,787 N.R.T.

Hovedudførslen bestod som i de nærmest forudgaaende Maaneder af Kul, hvoraf der udførtes 144,933 Tons fremdeles af Træ, Sukker og Korn. Som i de foregaaende Maaneder staar Indførslen langt tilbage for Udførslen, og af den indgaaede Tonnage var da ogsaa som nævnt over Halvdelen indgaaet i Ballast. De indførte Varer bestod hovedsagelig i Sild og Gødningsstoffer.

Den danske Tonnage staar med 45 Skibe med 31,393

N.R.T. som Nr. 2 efter Tyskland med 163 Skibe med 67,819 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	14	6,307
Danmark	45	31,395
Tyskland	163	67,819
England	25	24,723
Estland	9	1,578
Finland	5	1,521
Frankrig	5	10,473
Holland	5	3,831
Letland	12	9,044
Litauen	2	511
Norge	15	13,269
Polen	4	734
Rusland	1	342
Sverige	63	23,774

Passagertrafikken er som altid paa denne Aarstid nedadgaaende; dette gælder særlig for den søværts Passagertrafik med Tyskland og Østpreussen over henholdsvis Swinemünde og Pillau. Passagertrafikken til New York er mindre for de engelske Liniers Vedkommende, meget større for den direkte danske Linie Baltic America Line. Ligeledes steg Antallet af de til Frankrig udvandrede polske Arbejdere.

## IMPORT TIL FINLAND AF KARTOFLER

Den finske Regering har den 12. f. M. besluttet, at Indførsel og Transitering af Kartoffler indtil videre kun maa finde Sted paa de Vilkaar, som bestemmes af Landbrugsministeriet.

I en samme Dag udfærdiget Forordning har nævnte Ministerium for at forhindre Indførsel og Spredning af Kartoffelbrok, Koloradobiller samt øvrige skadelige Kartoffelsygdomme og skadelige Insekter indtil videre fastsat følgende Vilkaar for Import og Transitering af Kartoffler:

§ 1. Import og Transitering af Kartoffler er tilladt paa Betingelse af:

1. at Forsendelsen sker i nye Sække, Kurve eller Kasser;
2. at Sækkene eller anden Emballage forsynes med Plombe af Plantebeskyttelsesmyndighederne i Eksportlandet;
3. at Varen ledsages af en af Plantebeskyttelsesmyndighederne i Eksportlandet udfærdiget Erklæring, der angiver Afsenderens og Modtagerens Navn, Antallet Sække, Kurve og Kasser samt den Egn i Eksportlandet, hvor Kartofflerne er dyrket. Endvidere skal de ovenfor nævnte Myndigheder i Erklæringen attestere, at Kartofflerne ikke er befængt med Kartoffelbrok, og at Kartoffelbrok ikke er konstateret i en Afstand af mindst 50 km og Koloradobillen i en Afstand af mindst 200 km fra det Areal, hvor Kartofflerne er dyrket, samt
4. at der blandt Kartofflerne findes højst sammenlagt 5

p.Ct., der er frosne, skimlede eller befængt med Svamp, læderede eller angrebne af vaad eller tør Forraadnelse.

§ 2. Import af Kartoffler vil øvre Torneå og Kuolajärvi samt de nord for disse beliggende Kommuner er fri.

§ 3. Kartoffler maa indføres pr. Jernbane samt med Skib til følgende Havne: Wiborg, Fredrikshamn, Kotka, Helsingfors, Hangö, Abo, Mariehamn, Björneborg, Wasa, Gamla-karleby, Uleåborg og Kemi, og det paahviler Toldmyndighederne i nævnte Byer at forhindre Varens Udlosning, indtil Tilladelse dertil er indgaaet fra »Agricultur-ekonomiska försöksanstaltens afdeling för växtsjukdomar« samt i Tilfælde af Behov berede Adgang til Udtagning af saadanne Prøver, som bestemmes af nævnte Afdeling.

§ 4. Afskrift af den i § 1 omtalte, af Plantebeskyttelsesmyndighederne udfærdigede Erklæring skal en Uge inden Kartoffelernes Afsendelse med Jernbane eller Skib tilsendes ovennævnte Forsøgsanstalt under Adresse Tikkurila, og der bør da samtidig medfølge Oplysninger om den sandsynlige Dag for Ankomsten samt Navnet paa den By, hvortil Importen finder Sted.

§ 5. Disse Bestemmelser, med Undtagelse af de i § 1, Punkt 4 nævnte, anvendes ikke overfor estniske og svenske Kartoffler, der af Importøren sælges direkte fra Skib i Importhavnen.

## GRUNDSTENEN NEDLAGT TIL FRIHAVNEN I COLONIA

Forleden fandt den højtidelige Nedlæggelse af Grundstenen til Frihavnen i Colonia Sted, og det er Meningen, at denne Havn, naar den er færdig, vil optage en skarp Konkurrence med Buenos Aires. Man paatænker i Colonia at etablere et Fabrikscenter indenfor Frihavnszonen, og ved Grundstens-Nedlæggelsen blev det meddelt, at Raamaterialer fra alle Lande, der støder op til La Plata Floden, dér vil kunne losses todfrit, at udenlandske Fabrikanter vilde blive opfordrede til at anlægge Fabrikker paa Frihavnsterrænet, at Materialer til disse Fabrikker kunde indføres todfrit, og at de dér vil kunne forarbejde Raamaterialerne, saaledes at Forbrugerne i Staterne ved La Plata vil være i Stand til at købe Industrifrembringelserne til en billigere Pris end de tilsvarende Varer fra Europa, idet der spares Fragt til og fra Europa,

Assurance etc. Argentina vilde selvfølgelig ikke give fri Indførsel for Varer tilvirkede i Uruguay, og de i Colonia Frihavn fremstillede Varer vilde heller ikke kunne indføres todfrit til Montevideo, men der vilde dog ved Benyttelsen af Frizonen blive en saa stor Prisforskel, at Ordningen vilde medføre store Fordele for Uruguay ikke blot som Følge af den forøgede lokale Produktion, men ogsaa fordi Livsudgifterne for Befolkningen vilde blive lavere.

Colonia er for saa vidt et ideelt Sted for Anlæg af en Havn, som Oceandampere kan anløbe billigt. Det vil være forholdsvis let at holde et nogenlunde dybt Løb i Floden, og Anlægget vil ikke kræve større Udgifter med Hensyn til Havnebygning etc. Man agter nemlig i fuldeste Udstrækning at udnytte de gode Betingelser, Naturen har stillet til Raadighed.

## SEJLSKIBENES MINIMALTARIFFER

Sveriges Sejlskibsforening har nylig holdt Møde i Simrishamn, hvor man bl. a. drøftede Spørgsmaalet om Tarifferne for 1926, og det vedtoges efter en livlig Diskussion at godkende Bestyrelsens Forslag til Minimaltariffer for næste Aar. De nye Tariffer er ikke væsentlig forskellige fra dette Aars. Tarifkommissionen bemyndigedes til at fortsættes Forhandlingerne med Købmændene angaaende Tarifferne og skal saasart de nødvendige redaktionelle Ændringer er foretagne udsende Tarifferne til Foreningens Medlemmer. Paa Mødet meddelte Formanden, at der til Bestyrelsen var indkommet Forslag til Reduktion af Driftsomkostningerne for de under Foreningen hørende Motorsejlere. Forslaget gaar ud paa, at alle under Foreningen værende Redere gaar ind paa at købe,

hvad de behøver, af Brændselolie og Smørelie hos det Firma, med hvilket Bestyrelsen kan faa afsluttet den fordelagtigste Kontrakt.

Det meddeltes ligeledes, at Bestyrelsen førte Forhandlinger med Rederorganisationerne i Danmark, Tyskland og Estland samt en Del Redere i Finland om Sammenslutning til et baltisk Forbund. Som bekendt vedtoges det ved et tidligere afholdt Møde i Råå at faa sammenkaldt en Konference mellem de baltiske Rederorganisationer i November i Aar, men Konferencen er ikke bleven afholdt. Forhandlingerne fortsættes imidlertid, og Bestyrelsen har faaet Bemyndigelse til at træffe Aftale med de ovennævnte Staters Rederorganisationer i nævnte Retning.

## SKIBSFARTEN PAA BRASILIEN

Den danske Legation i Rio de Janeiro har sendt Udenrigsministeriet følgende Indberetning angaaende Skibsfarten paa Brasilien i 1923 og 1924 samt Gennemsnitstallene for Perioden 1909-13:

## Samtlige brasilianske Havne.

	Antal Skibe		Tonnage angivet i 1000 Netto Reg. Tons			
	1924	1923	Gnsnt. 1909-13	1924	1923	Gnsnt. 1909-13
Britiske	1,734	1,787	2,556	6,789	6,954	7,818
Tyske	733	539	1,113	3,062	2,219	3,240
Franske	518	482	396	2,417	2,317	1,264
Italienske	498	470	631	2,105	1,877	1,085
Nordamerikanske	364	360	10	1,690	1,681	16
Hollandske	338	364	147	1,490	1,565	482
Norske	219	280	162	487	630	153
Belgiske	137	137	31	385	394	45
Svenske	212	222	46	367	394	96
Spanske	58	61	57	233	191	167
Japanske	59	53	1	215	194	6
Danske	74	132	50	187	299	43
Brasilianske (væsentligst Kystfart)	22,609	21,444	17,905	13,137	12,472	8,698
Med diverse ialt:	28,243	27,083	23,798	32,909	31,682	23,873

## Rio de Janeiro.

	Antal Skibe		Tonnage angivet i 1000 Netto Reg. Tons			
	1924	1923	Gnsnt. 1909-13	1924	1923	Gnsnt. 1909-13
Britiske	584	558	835	2,599	2,515	2,640
Tyske	238	174	339	1,105	802	1,176
Franske	227	214	179	1,096	1,056	585
Italienske	230	216	159	1,019	911	458
Nordamerikanske	140	132	5	742	715	9
Hollandske	91	103	58	392	420	208
Norske	101	116	62	203	263	78
Belgiske	43	38	13	135	120	24
Svenske	98	72	23	166	141	65
Spanske	36	20	11	161	69	28
Japanske	30	24	1	109	86	3
Danske	22	33	8	59	89	15
Brasilianske	1,797	1,582	1,215	1,553	1,493	843
Med diverse andre ialt	8,678	3,328	3,036	9,465	8,824	6,404

Tonnagetallene for hele Brasilien 1924 viser sammenlignet med Tallene før Krigen en Fremgang paa

ca. 33 pCt., for brasilianske Skibe taget separat bliver Fremgangen ca. 50 pCt.

Tyskland har nu næsten naaet sin Stilling fra før Krigen, og Nordamerika — der under og umiddelbart efter Krigen var oppe paa Andenplads for derefter i Tidsrummet 1920-22 atter at gaa stærkt tilbage — har 1923 og 1924 saa nogenlunde holdt Stillingen fra 1922.

Procentvis stiller de enkelte Landes Andel i den fremmede Skibstonnage paa Brasilien sig saaledes:

Skibe	Gnsnt.					
	1909-13	1920	1921	1922	1923	1924
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Britiske	51.5	39.9	41.9	39.0	36.5	34.2
Tyske	21.4	0.5	3.0	9.6	11.5	15.5
Franske	8.3	11.6	11.4	10.3	12.0	12.2
Italienske	7.1	8.3	7.0	8.7	9.8	10.6
Nordamerikanske	0.1	22.0	13.1	9.6	8.7	8.5
Hollandske	3.1	4.6	7.8	8.0	8.0	7.5
Norske	1.0	4.0	4.0	3.5	3.3	2.5
Belgiske	0.3	2.0	1.2	1.9	2.1	1.9
Svenske	0.6	1.6	1.3	1.8	2.0	1.8
Spanske	1.0	0.5	1.9	1.3	1.0	1.2
Japanske	—	2.2	1.8	1.2	1.0	1.1
Danske	0.3	0.9	1.1	1.3	0.9	0.8

Procentvis Fremgang i Tidsrummet 1922-24 viser, som det vil ses, kun Tyskland, Frankrig og Italien. Alle andre Lande viser Tilbagegang.

## NAVIGATØRERNE OG THE JOINT MARITIME COMMISSION

Sveriges Skibs-Befalingsmands Forening har rettet en Henvendelse til Regeringen om at træffe Foranstaltninger til, at de nordiske Navigatorer kan blive repræsenterede i The Joint Maritime Commission, der behandler Spørgsmaal, der staar i Forbindelse med Skibsfarten. Kommissionen har i Øjeblikket paa sit Program Spørgsmaal, der er af særlig stor Betydning for Befalingsmændene, bl. a. Forslag til en international Sømandslov og Kontrol med Søfolkens Arbejdsforhold m. m. Med den Sammensætning, som Kommissionen i Øjeblikket har, kan den efter Foreningens Mening ikke anses for at være i Besiddelse af al den Sagkundskab, der er paa krævet til Spørgsmaalenes alsidige Udredning, idet nemlig kun Rederne og Mandskabet er repræsenteret i Kommissionen, medens Førerne og de øvrige Befalingsmænd ikke er repræsenterede.

## FUSIONEN MELLEM BREMER-SELSKABERNE

## Hapags Modtræk.

Det danske Generalkonsulat i Hamburg indberetter til Udenrigsministeriet, at Hamburg-Amerika-Liniens Bestyrelse i disse Dage har afsluttet et Laan med følgende New Yorker Bankiers: Speyer & Vogt og I. Henry Schröder, Banking Corporation, beløbende sig til 6½ Mill. Dollars, der eventuelt kan forhøjes til 10 Millioner. Laanet, der almindeligt betragtes som et finansielt Resultat af stor Betydning, er sluttet paa længere Løbetid og forrentes med 6½ pCt. Til hvilken Kurs det udbetales, er ikke bekendt, men en Meddelelse om, at den virkelige Forrentning bliver 7.3 pCt. staar uimodsagt, og derefter regner man, at Hamburg Amerika Linien faar 89 pCt. af Laanets Nominalbeløb.

Af Pressekommentarer til ovenstaaende Meddelelse skal bl. a. anføres:

Optagelsen af dette Laan maa betragtes som Hamburg Amerika Liniens Modtræk i Anledning af den stedfundne Fusion af Bremer Linierne. Saa meget er

sikkert, at det skal bruges til Flaadens Udvidelse, og med en Sum af over 27 Mill. Guldmarg, der eventuelt kan forhøjes til 42 Mill., kan meget udrettes. Bygning af en ny Damper af Ballin-Klassen, den fjerde i Rækken, er allerede besluttet, idet Blohm & Voss Værft har faaet Bestilling paa et saadant Passager- og Fragtskib paa 21,000 Tons. Hvis et egentligt Nybygningsprogram besluttes, vil ca. 100,000 Tons første Klasses Skibsmateriale kunne bestilles, ja, paa Grund af de daarligere Tider for Værfterne maaske endnu mere, og ved en saadan Anvendelse af Pengene vilde den for Hamburgs Værft-Industri saa trykkende Tilstand i ganske væsentlig Grad leites. Der tales endvidere om mulig Fusion med andre Selskaber, ligeledes om eventuel Overtagelse af andre Liniers Skibe, saasom af Stettiner Dampfer Compagnie og Stinnes Linierne.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERTNING

København, den 15. December 1925.

De officielle Rapporter om Størrelsen af Skaden paa Høsten i La Plata foreligger ikke endnu, og indtil nærmere Oplysninger foreligger, fortrækker baade Afskibere og Importører at se Tiden an; imidlertid gøres der store Forretninger i nordamerikansk Korn.

La Plata kommer til at faa et stort Eksportoverskud af ny Høst, selv om der er ødelagt meget, og store Kvantiteter af den gamle Høst venter endnu paa Skibsløjghed, saa der er ingen Grund til ikke at se lyst paa La Plata. De faa dominerende Befragtere udsætter rigtignok Befragtingen saa længe som muligt i Haab om en Masseophobning af Tonnage og en dermed følgende Usikkerhed blandt Rederne; men de første Par Maaneder vil kræve en Mængde Baade, da Kornet helst skal indlades efterhaanden, som det kommer frem til Udskibningshavnene, og selv med La Platas Muligheder er der Grænser for dens Lagringsplads.

Vandstanden i River Parana er i Aar meget fordelagtigere end i Fjor. Den 2. December i Aar var der 24' mellem Santa Fé og Rosario, og 26' 6" Rosario/Martin Garcia Bar mod paa samme Tid i Fjor henholdsvis 15' 6" og 21' 6".

Fra Australien er der gjort en Del Forretning for Dec./Jan. Lastning til delvis forbedrede Rater, og senere Positioner vil snart faa Interesse. Hidtil er 45/-, 5/20. Jan. Basis Sydaustralien, det højeste, og det vil blive interessant at se Betingelserne for den første Slutning pr. Febr./Marts. Tonnage for Sukker fra Queensland og Mauritius er stadig efterspurgt, og Sydafrika gaar smaat fremad, saa naar Australien for Alvor begynder at slutte op, vil disse Markeder følge Trop.

I Kulmarkedet fra U.K. begynder de nær forestaaende Helligdage at sætte Spor, og endskønt Afskiberne vil af med saa meget som muligt inden Jul og Nytaar, og maaske frister med Løfte om god Dispatch, maa alle Eventualiteter tages i Betragtning. Det er sikkert klogest ikke at tage noget for »granted«. Med den indtraadte Kulde er det sandsynligt, at Efter spørgselen efter Kul tonnage til Skandinavien udvides, og Fragterne stiger.

## TRÆLASTMARKEDET

Sundsvall/London noterer 50/-, 51/-, og Navigationen ventes at kunne holdes aaben til 10. Jan. fra enkelte Lasteadler. Fra sydlige Pladser er der en Del Ladninger, men nogen Opmuntring for Rederne bydes der ikke paa. Leningrad søger mindre Baade for Havre til London til 15/- f.o.b., Flax til Ghent

22/6d., Dundee 22/6d., Pulpwood Manchester 50/-, 51/-, Østnorge 27/-. Ogsaa fra Libau/Windau/Riga er der noget at faa, og Havnene lukker antagelig først i Midten af Januar; men Raterne, som bydes, er langt fra fristende. De samme Forhold gør sig gældende fra de sydlige finske Havne.

750 Std. Söderhamns/London sluttet 50/-, 550 Std. Gefle og Norrtelje/London 47/6d., 420 Std. Söderhamns/Hull 52/6d., old Scanfin, 350 Std. Sundvalls/Antwerpen 45/-, 250 Std. Kotka/Antwerpen 38/-.

## KUL, KOKS ETC.

Tyne/Helsingfors er sidst gjort til 9/- for større Baad; Kronstadt 15/6d., og der noteres nu op til 15/6d. Til Danmark er der ikke mange Laster, og Raterne ligger faste. Forth/Aalborg betaler 6/6d., 6/9d. 2,400 T.; Tyne/Sønderborg 2,700 T. sluttet 6/9d.; Korsør 1,800 T. 7/9d. London Koks er stadig ikke over 9/3d., 9/6d. for 12' 1,500 T. og 9/- 2' 2,500 T. I Beckton maa der endnu regnes med forholdsvis lang Tørn. Cardiff/Helsingør her betalt 7/- for 1,800 T. og Swansea/Gefle 11/- for 700 T.; Wales/Aalborg indikerer 7/6d.; Tyne/Königsberg betaler 7/-, 7/6d., og Forth-Tyne/Elben 5/-, 5/6d. Coasting er gennemgaende fast; men Lastetørn er vanskelig.

## MIDDELHAVET ETC.

Prompt handy Tonnage er efterspurgt for Genoa Range til Rater varierende fra 10/- for 2,500 T. til 8/3d. for 8,000 T. For andre Destinationer er Tendensen lidt svagere. Befragterne venter at faa billigere Baade i Slutningen af Ugen, naar det bliver vanskeligere at faa Stem. Til Øerne placeres prompte Baade à 9/-, 9/3d.; Dakar 8/9d., 9/-.

Jordnødder fra Saloum/Gambia er uden Forandring i Raterne, men med flere Laster — baade for prompt og indtil Marts/April.

Saltlasterne fra Sicilien og Spanien til Norge tenderer fastere, og de bør komme en Del op. Oliekager fra Marseilles har betalt lidt bedre i den sidste Tid, men selv 20/- til 5-6 danske/svenske Havne er for lavt, og Ekspeditionerne er ikke de bedste. Cette/Limhamn, Bauxite, noteres kun i 13/6d.; Trieste-Fiume/London, Sukker, 11/-, Marseilles 9/-; Bona/Berwick on Tweed, Fosfat, 14/6d. for 1,400 T.; Bona/Kings Lynn, Fosfat, 11/- for 2,200 T.

De russiske Befragtere har saa smaat genoptaget Befragtingen fra Sortehavet paa Basis af 13/- B./H., 13/6d. U.K., 12/- Middelhavet, 14/6d. Danmark, 1/6d. ekstra Oliekager, 1/1 Laste-Losseplads. Fra 1-2 Donau, højest Braila er betalt 19/- Kontinent, Sulina/Konti-



nent 17/6d., Option 4 skandinaviske Havne 21/6d. Nicolaieff/Rotterdam-Antwerp-Boulogne 10/6d., Erts.

#### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Amerikanerne har købt mere Kul/Koks fra U.K. og Rotterdam, prompt Afskibning; og selv om Fragterne ikke er bedret, stimulerer det Markedet, og der kan spores en Bedring i de andre udgaaende Laster, bl. a. Cement til Miami, Key West etc.

Kornbefragtingen fra Northern Range er sluppet lidt af; men Raterne er ikke gaaet tilbage, tværtimod har en spot Baad faaet 3/4½d. til U.K. mod 3/3d. som højeste i forrige Uge.

Cuba Befragterne finder ikke let Baade til 17/6d., 18/- U.K./Cont., 19/6d. Marseilles og maa sikkert snart indikere mere for at tiltrække Tonnagen. Kul Hampton Roads/Rio noteres i 3½ Doll., Santos 3.90 Doll.; La Plata 4¼ Doll. og Italien 3 Doll.

Fire store Baade er sluttet New York/3 Sortehavshavne 9 9/10 C., og Gulf/Murmansk søger Baade pr. Januar til 10/12 C. Gulf/Danmark Oliekager, 6½ Doll. for 25/3 000 Tonnere, 6.25/6.40 Doll. større Baade.

Kornbefragtingen fra Pacific til U.K./Cont. er mere rolig med uforandrede Noteringer.

#### SYDAMERIKA

Kulraterne er gaaet lidt op igen, og 14/-, 15/- er betalt for prompt til Buenos Aires, Wales og Hull Lastning, 13/6d., 13/9d. Rotterdam. Wales/Rio er derimod kun i 12/9d., 13/-. For Januar Lastning er det desværre allerede lykkedes Befragterne at faa Baade til 12/6d. Wales/lower ports og 13/- Sunderland/Monte-video.

## ISMELDING PR. 16. DECEMBER 1925

### Danmark.

Esbjerg Havn og Graadyb: Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Løgstør: Mod Vest isfrit. Mod Øst pakket Is, lukket for Motorsejlere.  
Nyköbing M.: Nissum Bredding og Sallingsund isfri. Nyköbing Havn lukket for Sejlskibe.  
Aalborg: Udfor Aalborg og Aalborg-Hals sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp. Hals-Barren spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Randers Fjord: Indløb spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Fjorden spredt Drivis og tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Mariager Fjord: Fjorden tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Horsens Fjord: Indre Del og Havnen tynd Fastis, Rende. Sejlskibe Bugserhjælp.  
Vejle Fjord: Indre Fjord Fastis, Rende, vanskelig for Sejlskibe.  
Kolding: Svær Fastis, bred aaben Rende.  
Haderslev: Fjorden Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Odense: Havn og Kanal tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe. Fjorden spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.  
Frederikssund: Drivis, kun for Dampbaade og kraftige Motorsejlere.  
Roskilde: Havn og indre Fjord Fastis, lukket for Motorsejlere.  
Præstø: Svær Fastis, kun for kraftige Motorsejlere og Dampere.  
Bandholm: Fastis med Rende til Knækket, Sejlskibe Bugserhjælp. Iøvrigt isfrit.  
Karrebæksmunde: Fjorden svær Fastis, Rende.  
Guldborg og Nyköbing F.: Tynd Fastis, Sejlskibe, Bugserhjælp.  
Tære: Ulfund Fastis paa Landgrundene, muligt for Sejlskibe i Løbet.  
Stege: Sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere.  
Bøgestrømmen-Kallehave: Svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.  
Nysted: Havnen tynd Fastis, Rende. Bredning spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.  
Rudkøbing: Løb mod Nord og Syd sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp. Inddraget Lystønden Jerg.

### Sverige.

Søen ud for Skåg: Drivis kun for kraftige Dampere. Søen ved Härnö: Isfri.  
Angermanälven: Fastis, kun for kraftige Dampere.

For Decembør Tonnage hjemgaaende er betalt 25/- Santa Fé for 4,800 T.; 22/6d. San Lorenzo 7,300 T.; 24/- San Lorenzo 5,400 T. og en 5,300 Tonner pr. 28/12-15/1 har akcepteret 23/9d. San Lorenzo.

For Februar/Marts er Befragterne yderst tilbageholdne og tager ingen Baade uden til reducerede Rater. Over Nytaar vil Befragtingerne tage fastere Form, og det maa haabes, at Rederne for en Gangs Skyld kan faa fat i den tykke Ende.

Chile tegner bedre, og dette Marked kan foreløbig ikke regne med ballastgaaende Baade fra River Plate.

### ØSTEN

Ud over hvad Rutebaadene trækker hjem, gøres der svært lidt, og Hovedinteressen i disse Farvande koncentrerer sig om Australien. Raterne herfra ligger omkring 41/3d., 43/9d. Decbr. og 43/9d., 45/- Januar, Basis Sydaustralien, og senere end 20/2 Annullering interesserer ikke for Dagen. Sydafrika er som Følge af det faste Australia og La Plata Marked højerere for Januar med 26/3d. som hidtil bedste Slutning.

### TIME CHARTER

En 11,000 Tonner er sluttet for en Rundrejse U.S.A./Sydamerika til 92½ C. 9,700 Tonner 12 Mdr. Pacific Trade 4/6d.; 9,500 Tonner en Rundrejse Australien, Levering/Tilbagelevering U.K. 3/4½d. Vest Indien uforandret med ret sparsom Efterspørgsel.

### SEJLSKIBE

Der noteres bl. a. 650/850 Stds., Marts/April, Østnorge/Sydney-Newcastle N.S.W. 70/-; 3,000 T. Salt Mersey/Sydney og Newcastle 18/-, 18/9d. og for Korn fra Sydaustralien/U.K.-Cont., Jan./Febr. 38/9d., 40/-.

Sundsvall: Søen og Brämö-Draghällan-Sundsvall samt Alösundet Sjapis, vanskelig for Sejlskibe.  
Hudiksvall: Søen isfri. Til Hudiksvall svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Gävle: Søen isfri. Reden og N.-Løbet Fastis, Rende, vanskelig for Sejlskibe. Skutskärshamn Fastis, kun for kraftige Dampere.

Örskär: Usigtbart.  
Sandhamn: Søen isfri. Lindalssundet og Trälhavet Sjapis. Trälhavet-Stockholm Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Landsort-Stockholm: Fastis, Rende.  
Kalmarsund N. og S. for Kalmar: Fastis, lukket for Sejlskibe.

De sydlige Stationer isfri.

### Lettland.

Riga Havn uhindrende Is. Haynash Fastis, lukket for Sejlskibe. Øvrige Stationer isfri.

### Tyskland.

Pillau: Søen uhindrende Sjapis, Havnen isfri. Königsberg Seekanal svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Swinemünde: Søens isfri, Havnen uhindrende Sjapis, Haff svær Fastis, Rende.

Warnemünde: Warnow sammenpakket Is, Rende.  
Travemünde: Til Lübeck Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.  
Kaiser Wilhelm Kanal: Fastis, lukket for Motorsejlere.

Elben: Stationerne Cuxhaven-Hamburg Drivis og sammenpakket Is, flere Steder lukket for Motorsejlere.

Weser: Hoher Weg uhindrende Drivis. Bremerhaven og Brake svær Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Bremen isfri.

### NY HAVNEAFGIFT I TRIEST

Ved et Dekret af 7. August 1925 offentliggjort i *Gazetta Ufficiale* af 27. Oktober, bemyndiges Ministeriet for offentlige Arbejder til at anvende 42 Millioner Lire til Fuldendelse af Arbejderne ved Havnen i Triest og 110 Millioner Lire til Udstyr af Molerne, Opførelse af Varehuse og Anlæg af Jernbanespor.

Til Dækning af disse Udgifter bestemmer det samme Dekret, at der for et Tidsrum af 50 Aar fra 1. Januar 1927 vil være at opkræve en Afgift af 0.50 Lire pr. Ton af alle Varer, der lastes eller losses i Triests Havn.

## EUROPAS FORENEDE STATER

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det moderne Menneske, som en Dag stifter Bekendtskab med den gamle Forfatter og Journalist *W. T. Stead* og sætter sig ind i hans Værk og de Tanker, der laa til Grund for det, kan ikke andet end fatte dyb Sympati for denne Mand, der paa samme Tid var en fribaaren Aand, en fordomsfri Tænkter og en Arbejder, der kun vilde det gode og hentede al sin Kraft fra det Godes Kilde. Havde flere lyttet til ham, medens han endnu virkede her iblandt os, var der mangen en katastrofal Ulykke, som var blevet undgaaet, og læser man den Dag i Dag hans vel nok mest gennemtænkte Bog »The united States of Europe« fortrylles man over den højbaarne Tro, som gaar gennem den, og med vore Dages Hændelser som Baggrund, er der ingen der kan betvivle, at denne store Tanke engang maa blive aktuel. Udviklingen maa gaa i den Retning, og Jordbunden bliver mere og mere modtagelig. For flere og flere staar et samlet, enigt, økonomisk og kommercielt fremadstræbende Europa som Maalet. Vejen til at naa det er lang — men ingen kan nu undskylde sig med, at man ikke kan øjne den.

Den bærende Tanke i Steads Bog er den, at Grænserne mellem Landene falder mere og mere, væsentligt fordi Kommunikationsmidlerne har gennemgaaet en saa rivende Udvikling. Jærnbane og Skibe har bragt de europæiske Folk i en hidtil ukendt Kontakt med hverandre, og alle Europæere bør derfor føle sig som Medborgere i den samme Civilisation, i den Verdensdel, hvor Rustninger og Toldmure er blevet umulige Levninger fra svundne Tiders Barbari. Den Fred, vi alle sukker efter, vil komme af sig selv; fra at være en Verden, der for Størstedelen er optaget af Krig og Krigsproblemer, vil den gaa over til med Udbytte at interessere sig for Arbejdet. Fattigdommen vil svinde, Velstand og Tilfredshed har jaget den paa Flugt.

Ulykken ved William Stead var den, at han i nogen Maade foregreb Begivenhedernes Gang. Som den ivrige Fredsven han var, mente han ikke, man kunde handle hurtigt nok; han gik for stærkt paa, og man troede saa sent som i 1899, da han samlede en Del Repræsentanter fra alle europæiske Nationer paa sin Villa i det vestlige London, at han var kun en Utopist. Man begreb ikke et Ord om det europæiske Folkeforbund, som han altid talte om og saa en Nødvendighed i, og da Kæmpedamperen *Titanic* gik ned i de kolde Bølger og lukkede sig over hans smukke hvide Hoved, med det af human Tænkning afklarede Udtryk, saa det mørkere ud end nogensinde før for hans Tankers Virkeliggørelse. Tyskland var midt i en Flaadekampagne, som Verden hidtil ikke havde set Mage til, England stod paa den russisk-franske Alliances Side i den truende Gruppering af europæiske Magter, og de tre europæiske Kejserstater, som alle undertrykte store nationale Minoriteter, stod som politiske Bolværk mod de mere demokratiske Forbundsbestræbelser. Men i økonomisk Henseende var disse store Stater baade livskraftige og progressive.

Da Verdensfreden kom, skabtes der ogsaa undertrykte Minoriteter, men der frigjordes saa mange flere, og man kan derfor kun tale om et virkeligt Fremskridt. Men ved at sønderbryde de gamle økonomiske Omraader og ved at skabe nogle helt igennem slette Grænser, har de undergravet Grundvolden for den europæiske Velstand. Overalt har man oprettet nye Toldgrænser, og Fremtiden er derfor nu saa mørk som nogensinde for flere af de store Lande i Europa — særlig for Tyskland og Østrig. Her taarner Vanskelighederne sig op, og Gang paa Gang maa man spørge sig selv, hvorledes det i økonomisk Henseende sønderlemmede Europa, der gennem sin Krigsgæld og sine

Reparationsbetalinger betaler en stadig mere tyngende Gæld til Amerika, skal kunne konkurrere med den store Union i Vest. Dens 48 Stater danner i sig selv en Rigdom af en ganske enestaaende Art, og der er ikke én Toldgrænse, som søger at ødelægge den store Enhed. Amerika staar nu saa stærkt i økonomisk Henseende som ingensinde før — og den Verdensdel, vi bor i, har kun yderligere at forøge den amerikanske Velstand, til trods for, at den er saa fattig, som den ikke har været siden *Napoleon* havde ført den ud paa Afgrundens Rand.

Parallelt løbende med Kreditkrisen er det disse Problemer, som beskæftiger de melleuropæiske Folk, og fra dem nødvendigvis maa forplante sig videre til de øvrige Stater. Baade i Tyskland og Østrig føler man sig i Stand til at forøge Produktionen, saa der kan komme et Eksportoverskud frem, der vil være tilstrækkeligt til at forrente en nødvendig udenlandsk Gældsstiftelse og til at betale nogle moderate Skadeserstatninger. Nogle vil mene, at Tyskerne er lovlig optimistiske i deres Syn, men trods alle Kreditvanskeligheder er der intet, der argumenterer imod det. Kontrasten mellem de stigende Produktionstal og de lave Eksportcifre forklares paa den Maade, at Industrien endnu i Aar har haft Beskæftigelse ved at dække de indenlandske Behov, samtidig med at Markens Stigning har forhøjet Arbejdslønnen og derved øget den nationale Købekraft. Dog gør det noget — omend ikke alt — at Afsætningsmarkedet er blevet formindsket ikke saa lidt paa Grund af de protektionistiske Strømninger, som er kommet frem i flere af de europæiske Lande, og især i de nye Stater.

Over hele Europa er der Forstaaelse af, at det i Fremtiden vil blive nødvendigt, at der kommer et stadigt fastere Samarbejde i Stand mellem de europæiske Stater, og særlig i Tyskland har de nye politiske Tanker vundet Indpas og faaet praktisk Betydning. Det var dem der muliggjorde Locarnotraktaterne og forsonede store Befolkningslag med Republikken, saaledes at Grundstemningen i Folket — med Undtagelse af Nationalisternes Kreds — er republikansk, og paa ingen Maade ønsker hverken at bringe Hohenzollerne tilbage eller virkeliggøre Revancheidéerne. Tysklands Økonomi er nu saa svækket, at man fra alle Sider er klar over, at det vil være taabeligt at anspænde den yderligere for at kunne genindføre Monarkiet. Selv de Moderate vil ikke gaa med hertil — især efter at *Hindenburg*, da han blev Rigspræsident, har givet Republikken et mere borgerligt Præg, end det noget proletaragtige, der laa over den i *Eberts* Dage. Endog dem, der misbilligede Sadelmager *Eberts* Ophøjelse til Rigets første Præsident, indrømmer nu aabent, at han var en forstandig Mand med en prøvet Karakter. Kontrasten mellem denne erfarne Mand og hans Nærmeste og de kejserlige Prinser, hvis Livserfaring ikke var nogen god Basis for en etisk Opfattelse af Foreteelserne, har forsonet største Delen af den tyske borgerlige Almenhed med Republikken. Fra Pyrenæerne til det stille Hav, fra Finland til Persien er Verden nu republikansk, og i Spanien og Italien er Magten i Hænderne paa begavede Diktatorer, der har skudt Monarkerne til Side, — selv om Spanien nu vil give det Udseende af, at det er parlamentarisk styret; indenfor den vesteuropæiske Kultur er det kun Skandinavien, Holland og Belgien, som vogter de monarkistiske Traditioner. Det engelske Kongedømme indtager her en Særstilling. Det er Symbolet paa et stort Verdensriges Enhed; den engelske Konge kan ikke sammenlignes med andre Konger. Hans politiske Stilling er en pan-europæisk Kejsers —

(Fortsettes Side 870).

Den europæiske Samlingstanke er ikke født til Verden i Tyskland, men det er dér, den for Tiden finder mest Næring. Den ganske overvejende Del af Folket er for den; men det er klar over, at det kun kan arbejde for den, naar Tyskland er Republik. Som saadan kan der skabes det store europæiske Afsætningsmarked, som nødvendiggøres af Konkurrencen med Amerika.

William Steads Bog om Europas forenede Stater har faaet talrige Efterfølgere, som imidlertid ikke bringer noget Nyt, især naar man ser dem i Relation til Verdenskrigen. Først nu, da Europa staar overfor den store Reorganisation, er der kommet et Skrift, som har overordentlig Interesse, fordi det i koncentreret Form giver et fortrinligt Indblik i, hvad hele Mellemeuropa tænker, føler og ønsker. Den østrigske Greve *Coudenhove-Kalergi's* Bog: »Pan Europa« har vundet stor Udbredelse, og dens Idéer har faaet Tilhængere overalt i Europa. Den er klog og politisk klartseende. Som den økonomiske Situation nu udvikler sig, er der ingen Tvivl om, at den vil faa den allerstørste Betydning.

Det centrale Krav, som Grev Coudenhove-Kalergi stiller til Tyskland, gaar ud paa, at det skal gøre det første Skridt henimod en virkelig Forsoning, der er baseret paa de Garantier og de Grænser, som Versaillesfreden gav. Først studsede man. Det var helt nye Toner, men den tyske Regering har faktisk akcepteret dette Standpunkt ved sit Tilbud til Vestmagterne. Da det var drøftet en Tid frem og tilbage, mundede det ud i Locarnotraktaten.

Den pan-europæiske Bevægelse gaar ud fra, at kun en Krig kan ændre de nuværende Grænser, og det maa derfor være Fremtidens Opgave at slette Grænsernes Betydning for derved at umuliggøre Krigen. Menneskene maa lære at leve fredeligt sammen under en fælles civiliseret Regering. De nationale Sprog og nationale Kulturer bør nyde Beskyttelse og Ligeberettigelse, men de har intet at gøre med Statsgrænserne og Religionen. Folkeforbundets Organisation er gal, fordi den blev hverken en verdenspolitisk eller europæisk. Amerika har sammen med de asiatiske Magter Lov til at blande sig ind i de europæiske Anliggender, medens Amerika vel vil frabede sig europæisk Indblanding i dets indre politiske Spørgsmaal. Det er en Forskel, deraf megen Uligevægt.

Hvad der behøves er en europæisk Monroe-Doktrin og en Gruppering af Verden i regionale Folkeforbund, som kan udjævne alle Tvistigheder mellem de integrerende Bestanddele. Der findes allerede tre regionale Folkeforbund, og de andre maa derfor nødvendigvis komme. De tre Sammenslutninger omfatter det britiske Rige med dets 464 Millioner Indbyggere, Pan-Amerika med 209 Millioner og den russiske Sovjetfoederation med 150 Millioner Sjæle. Hvad der nu maa

dannes er et østasiatisk Forbund, der vil have 520 Millioner Mennesker indenfor sin Ramme, og et Pan-Europa, som med Kolonier vil omfatte 429 Millioner Indbyggere. Først naar disse to Organisationsdannelser er traadt ud i Livet, vil hele Ringen være sluttet.

Saa vel Stor-Britannien som den russiske Sovjetunion er fast organiserede Foederationer, medens Pan-Amerika endnu ikke er naaet saa langt. Det samledes efter en Del forgæves Forsøg paa en Konference i Washington i 1889, og det var den amerikanske Udenrigsminister *Blain*, der var Indbyder. Siden da er der holdt talrige pan-amerikanske Møder, og der eksisterer et stort Bureau, som fremmer Amerikas økonomiske og kulturelle Sammenslutning; det kan pege paa talrige Resultater i Form af Toldlettelser og Bevægelsesfrihed mellem Indbyggerne i de forskellige amerikanske Stater. Landet staar samlet og enigt og vil ikke vide af nogen Indblanding udefra. Deraf en stor Del af dets Styrke.

Pan-Europas Talsmænd ønsker at skabe et godt Forhold til Pan-Amerika ved at sælge de endnu eksisterende europæiske Kolonier i Amerika til de Forenede Stater. Kan dette gennemføres, hvad man imidlertid maa staa meget tvivlende overfor, vil der være bygget en solid Bro mellem den gamle og den nye Verden.

Tilhængerne af Europas forenede Stater ønsker, at der endnu i 1926 skal sammenkaldes en Konference i Frankrig, og der skal da straks oprettes et pan-europæisk Bureau, der kan forberede de fælles Spørgsmaal og først og fremmest skabe en fælles Toldunion. At dette vil være af stor Betydning for Skibsfarten, siger sig selv, og med Interesse bør man derfor bl. a. læse den tyske Socialdemokrat *Ledebour's* Tale, hvori han, der hører til de radikaleste Elementer, men som dog ofte har talt forstaaende om Skibsfartens Kaar i al Almindelighed, og som bl. a. stod *Ballin* i Hamburg nær i hans sidste Leveaar — aabent bekender sig som Ven af Pan-Europa. Han saavel som de borgerlige Tyskere mener, at en Sammenslutning af økonomisk komercial Art af de europæiske Stater er en Nødvendighed for Europas Økonomi taget under Et. Vinder den Tanke frem, vil Resultatet blive Europas forenede Stater med et Senat, der repræsenterer dets 26 integrerende Stater, og en folkevalgt Kongres. Kun et saadant Parlament kan lægge Grunden til Opbyggelsen af den internationale Retsorden, som i det lange Løb bringer Europa paa Fode igen.

Der er kun gaaet godt og vel en Menneskealder siden W. T. Stead udsendte sin Bog om Europas forenede Stater. Dengang tillagde man den ikke nogen Betydning, og først da dens Forfatter var død ved Titanic-Katastrofen, gik det op for Verden, hvad hans Tanker var værd. Verdenskrigen skulde senere give

## 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.

## DEN ANERKENDTE ORIGINALE RAHTJENS COMPOSITION FOR SKIBSBUNDE

Eneforhandling for Danmark:  
Telefon 8210 **EMIL A. SCHNEIDER** Nørregade 40  
KØBENHAVN

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn  
Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir



dem yderligere Vægt, og den forstærkedes ved Efterkrigens Begivenheder. De Veje han anviser, betrædes nu i mere moderniseret Form, men i Principet er de hans. Den Bevægelse, der nu gaar gennem Landene, for at skabe et samlet Europa, i det bedste lig Amerika, vil ikke ophøre. Der er saa meget sundt i den, at en Del maa føres ud i Livet, om ikke vor Verdensdel skal blive hængende i Dyndet, forarmes og udkonkurreres.

Alle politiske Strømninger i Verden har den største Interesse for Skibsfarten, der fra Historiens første Dage er et følsomt økonomisk og kommercielt Barometer. Den der forstod at læse det, blev altid en vis Mand, navigerede aldrig forkert.

Europa staar nu overfor den første store Nyorganisation. Hele det Skelet, det er bygget over, er ved at tage anden Form, fordi Udviklingen tvinger det dertil. Det vil give Skibsfarten andre Kaar at arbejde under — men efter alt at dømme, en stor Chance. Ser man paa den amerikanske Skibsfarts Udvikling, er der meget, der kan lokke. Og ingen behøver at lade sig skræmme i national Henseende. Paa intet Omraade er der Tale om at stryge det nationale Flag, hverken paa Land eller Sø.  
*Johannes Lehmann.*

### Brand paa Svendborg Skibsværft.

Tidligt Søndag Morgen opstod der Ild i Kraftcentralen ved Svendborg Skibsværft paa Frederikse. Ilden greb voldsomt om sig, og hele den paagældende Bygning med Kedelrum og Maskinanlæg nedbrændte til Grunden i Løbet af Formiddagen. Der var en kort Tid Fare for Skibsværftet og forskellige andre Bygninger, men det lykkedes Brandvæsenet og Falckes Redningskorps i Forening at begrænse Ilden.

Skaden andrager ca. ¼ Mill. Kr. Ilden menes at skyldes en Kortslutning.

### Dødsfald.

Fhv. Skibsfører *Hans Nielsen Jørgensen* er den 9. ds. afgaaet ved Døden paa Hospitalet i Aarhus. Den Afdøde, der var født paa Fanø, blev godt 57 Aar gammel. Han har i en Aarrække ført saavel Sejl- som Dampskibe; men har i de senere Aar haft Bestillingen som Forhyringsagent i Aarhus.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. DECEMBER 1925.

London .....	19,48	Madrid .....	57,05
New York .....	402,75	Amsterdam .....	161,90
Berlin .....	95,80	Stockholm .....	107,70
Paris .....	14,60	Oslo .....	81,85
Antwerpen .....	18,40	Helsingfors .....	10,14
Zürich .....	77,65	Prag .....	11,93
Rom .....	16,45	Wien .....	56,80

## POSITIONSLISTE PR. 14. DECEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Fineidet 13.12.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Vladivostock 11.12. til Dalny.  
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Stettin 11.12.  
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Rotterdam 28.11.  
s.s. *Alexandra*, oplagt i København siden 29.9.  
s.s. *Alf*, afg. København 10.12.  
s.s. *Alfa*, ank. Kotka 14.12.  
s.s. *Alfred Hage*, ank. Las Palmas 14.12.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Palermo 11.12. til Djidjell.  
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Frontera 10.12.  
s.s. *Anna*, pass. Brunsbüttel 13.12.  
m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. Hamburg 9.12. til Port Said.  
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Saloum 3.12. til Dunkirk.  
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Hamburg 13.12.  
s.s. *Argentina*, Juel Larsen, afg. Bahia 3.12. til København.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 2.12. til Buenos Aires.  
s.s. *Arkansas*, afg. Hurum 21.11. til Baltimore.  
m.s. *Asia*, pass. Gibraltar 12.12. paa Rejse til Antwerpen.  
s.s. *Asko*, Olsen, ank. Danzig 14.12.  
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Newport 8.12. til Dakar.  
s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Dover 12.12. p. R. t. Harburg.  
m.s. *Australien*, Dahl, ank. København 14.12.  
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 11.12.  
s.s. *Æxel*, Magleby, oplagt i København.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 8.12.  
s.s. *Belgien*, ank. Manchester 11.12.

s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. København 14.12. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Bertha*, Lassen, pass. Brunsbüttel 13.12.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Grangemouth 12.12.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Messina 12.12. til Monastir.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Hull 11.12. til Boness.  
s.s. *Bodil*, ank. Nordenham 14.12.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Sunderland 10.12. til Gedser.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Tacoma 12.12.  
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 5.12.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Sunderland 12.12.  
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Bahia Blanca 4.12.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Stettin 22.11.  
s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. Svendborg 13.12.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. København 14.12.  
s.s. *Britta*, afg. Bilbao 11.12.  
s.s. *Broholm*, afg. Tyne 8.12. til Catania.  
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.  
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. St. John N. B. 3.12.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. New York 2.12.  
s.s. *Carmen*, ank. Alicante 14.12.  
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. København 13.12.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. San Miquel 13.11. paa Rejse til San Francisco.

**J. C. F. SCHMID**  
SKIBSHANDLER OG SLAGTER  
Prins Hendrikgade 57  
Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410  
Telegr.-Adr.: »Jacefess«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:  
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

## GINO & EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE  
DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE  
ASSURANCE-AGENTER

## SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

### København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

### Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

### Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
Telgr.-Adr. Saxberg.

LONDON

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} Lamberte
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 .....	} Lamberte
Burntisland, 20, High Street .....	
HULL, Prudential Buildings .....	} Lambrose,
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	
Immingham, Dock Offices .....	Grimsby

LONDON

NEW YORK: 17, STATE ST.    BILBAO: ESTACION 5  
 PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

GOOLE

## J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.  
 LONDON, E. C. 3  
 TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM &amp; CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.  
 Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

## T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,  
 GOOLETelefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

## FILIALER:

69 Princess ..... Manchester  
 7 Chapel Street .... Liverpool  
 1 Cannon Str. et. .... Birmingham  
 24 Charles Street. .... Bradford  
 York House 5/7, St.  
 Mary Axe ..... London  
 Corn Exch. Chambers,  
 Exchange Street .... Sheffield

GRIMSBY

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

## MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER &amp; INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART    Telegram-Adresse: MORDEY    Telegram-Adresse: SHEARMAN    Telegram-Adresse: SHEARMAN  
 CARDIFF    NEWPORT    BARRY    AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN &amp; CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

BURNTISLAND

## NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE    SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« &amp; »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

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

## JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegr.-Adr.: »Mitchell«

Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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 &amp; FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Stettin 13.12.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Swansea 3.12.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Kaolack 4.12.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Dakar 5.12.  
 s.s. *Cyrril*, Duhn, afg. Bordeaux 12.12. til Liverpool.

## D

s.s. *Dagmar*, (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Ibiza 12.12.  
 s.s. *Dan*, Martinsen, ank. Civitavecchia 5.12.  
 s.s. *Danefjell*, Christoffersen, ank. Leith 12.12.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Stettin 12.12.  
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. London 5.12.  
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Methil 11.12. til Vejle.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 13.12. til Danmark.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Nuevitas 10.12.  
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Miami 4.12.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, pass. Portland 13.12.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Rotterdam 12.12.  
 s.s. *Ebba*, afg. Kalmar 12.12.  
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Valencia 14.12. til Algier.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cadiz 12.12. til Lissabon.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. London 10.12.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, ank. Southampton 13.12.  
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt i København siden 5.12.  
 s.s. *Ellen*, Poulsen, pass. Brunsbüttel 13.12.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Methil 10.12.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. London 12.12. til Granton.  
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Goole 12.12.  
 s.s. *England*, Stengade, afg. Norfolk 27.11. pass. Colon 6.12.  
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Aarhus 12.12.  
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Cape Town 5.12.  
 s.s. *Erik Boye*, afg. København 12.12.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Limerick 12.12.  
 s.s. *Esbarn Snare*, oplagt siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Mariager 12.12.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. København 23.11.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Leningrad 7.12.  
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 8.12.  
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Dover 9.12. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Fana*, Michelsen, ank. Grimsby 8.12.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Colombo 7.12. til Alexandria.  
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Korsør 12.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. East Greenwich 11.12.  
 s.s. *Frankrig*, afg. Ayr 10.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Havana 11.12.  
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, pass. Perim 6.12. paa Rejse til Colombo.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, afg. New York 9.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Newport News 7.12.  
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 15.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Rørdal 21.11. til Miami.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda*, ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Geysir*, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Baltimore 28.11 til Danmark.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leningrad 12.12.  
 s.s. *Gunver*, ank. Leningrad 26.11.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Velzen 7.12.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. København 14.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Christiansen, afg. Harburg 12.12.  
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Valencia 11.12. til Gandia.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Capetown 11.12.  
 s.s. *Hans Broge*, Winther, pass. Charleston 12.12.  
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. Odense 13.12.  
 s.s. *Harald*, oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 14.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Svendborg 14.12. til Nakskov.  
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttel 10.12.  
 s.s. *Helga*, ank. Sundsvall 13.12.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 9.12.  
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Swansea 7.12.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Horsens 13.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 11.12. til Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 12.12.  
 s.s. *Holland*, afg. Boness 10.12.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Ivigtut 29.11. til København.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Caronte 12.12.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. New Orleans 12.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Garston 14.12.  
 s.s. *Inger*, ank. Sundsvall 13.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Barath 4.12. til Merrenmyt.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. København 4.12.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, ank. København 14.12.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Tyne 5.12. til Gibraltar.  
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. San Francisco 8.12.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Newport News 12.12.  
 s.s. *Jenny*, afg. Skutskär 13.12.  
 s.s. *Johanne*, afg. Huddiksvall 12.12.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Dok i København siden 25.11.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. København 12.12.  
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Nuevitas 9.12.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Sydney N. S. 12.12.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Hamburg 11.12.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Beckton 8.12.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Hull 8.12.  
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Leningrad 5.12. til Aarhus.  
 s.s. *Karen*, Jordt, pass. Gibraltar 13.12.  
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 13.12.  
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 11.12.  
 s.s. *Kejsersinde Dagmar*, Uldall, afg. Dunston 12.12.  
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Sarpborg 11.12. til Boston.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Oran 12.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Valencia 28.11.  
 s.s. *Knud*, oplagt i København siden 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Sunderland 8.12.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Cardenas 12.12.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, pass. Ølandsrev 14.12. paa Rejse til London.  
 s.s. *Kurland*, Berndsen, ank. Blyth 13.12.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Plymouth 28.10, afg. til Australien 14.12.

## L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Caronte 12.12.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. West Hartlepool 11.12.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Porto Empedocle 9.12.  
 s.s. *Lillian*, ank. Stugsund 10.12.  
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Valencia 7.12.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: »Tonnages» Coder: Scott's og Watkins'

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

**KOL & KOKS AKTIEBOLAG**

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS  
HELSINGFORS**



## JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

PHILADELPHIA

## 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.

*Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger*

MONTREAL

## DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*

*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*

TELEGRAM-ADRESSE:  
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE  
MONTREAL, CANADA

NEW YORK

MONTREAL

## BLIDBERG ROTHCHILD CO. INC.

DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE

59-61, PEARL STREET

Telegram-Adr.: BLIDBERG

NEW YORK CITY

Repræsentanter for:

BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

## 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

ROTTERDAM

ROTTERDAM

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og*

*Befragtningsagenter*

*Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.*

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleya.

## 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«

GHENT

LISSABON

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

*Skibsmæglere · Befragtere*

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

## 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

ANTWERPEN

## STEVEDORING COMPANY GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME

ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

RIGA

<sup>A</sup>/<sub>B</sub> LARS KROGIUS & CO., <sup>O</sup>/<sub>Y</sub>  
*Skibsredere og Skibsmæglere.*

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

HELSINGFORS

## JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

*Eneste danske Skibshandler i Riga.*

s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Aalborg 12.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 10.12. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. København 11.12.  
 s.s. *Maine*, Heide, i Dok i Frederikshavn 6.12.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Sundsvall 12.12.  
 s.s. *Margil*, Jensen, afg. Port Talbot 8.12. til Dakar.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Swansea 11.12.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, ank. Kongsberg 14.12.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aarhus 12.12.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Göteborg 13.12.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Hull 10.12.  
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 14.12. til Atlanterhavsoerne.  
 m.s. *Mexico*, Eggert, afg. New York 4.12. til Lissabon.  
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, ank. Antwerpen 11.12.  
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Bilbao 7.12. til Barcelona.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Tyne 11.12.  
 s.s. *N. I. Ohlsen*, Jensen, ank. Paimbeuf 11.12.  
 s.s. *Nancy*, pass. Dover 15.12.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Suez 30.11.  
 s.s. *Nautik*, ank. Kotka 10.12.  
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 11.12.  
 s.s. *Nerma*, pass. Brunsbüttel 15.12.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Oslo 12.12.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, afg. Castellon 12.12.  
 s.s. *Nordsoen*, ank. Bonanza 12.12.  
 s.s. *Normandiel*, Haure Petersen, ank. Amsterdam 2.12.  
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Hernøsand 14.12.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i København-Stettin-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Santos 12.12. til Bahia.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Port Talbot 11.12.

## P

s.s. *P. Madsen*, ank. København 12.12.  
 s.s. *P. N. Damum*, ank. Antwerpen 9.12.  
 s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Alexandria 3.12.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. San Francisco 1.12. t. Hamburg.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney 26.11.  
 s.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Miami 12.12. til Houston.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape of Good Hope 2.12. paa Rejse til Fremantle.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. København 13.12.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Danzig 5.12.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, pass. Hook of Holland 13.12. paa Rejse til Svendborg.

## R

s.s. *Randi*, afg. Raumo 13.12.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Hamburg 11.12.  
 s.s. *Rhone*, afg. Leith 14-15.12. til København.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Grangemouth 3.12.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Danzig 14.12.  
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Rouen 12.12. til Tyne Dock.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Sfax 11.12.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. Leith 14-15.12. til København.

## S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 9.12.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 13.12. paa Rejse til St. Nazaire.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Port Elisabeth 14.12. til Dunkirk.

m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Freemantle 12.12.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Durban 13.12. t. Rotterdam.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Iquique 17.11. t. Honolulu.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Wellington 7.12.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Antwerp 8.12.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aalborg 13.12.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Danzig 10.12.  
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Aalborg 11.12. til Skutskær.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Køge 8.12.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Seville 12.12.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Danzig 13.12.  
 s.s. *Skinfaae*, afg. Horsens 15.12. til København.  
 s.s. *Skjold*, ank. Antwerpen 12.12.  
 s.s. *Skodsberg*, Grove, ank. Blyth 10.12.  
 s.s. *Skolland*, afg. Danzig 11.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Poulsen, ank. Burntisland 11.12.  
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 14.12.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Newcastle 12.12.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Swinemünde 13.12.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.11.  
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Casablanca 10.12.  
 s.s. *Stella*, afg. Sittingbourne 11.12.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Galveston 3.12. til København.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Nykøbing F. 15.12. til Nakskov.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Rufisque 14.12.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, afg. Montreal 26.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Caronte 13.12.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Havana 11.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, i København-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Dakar 12.12.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.12.  
 s.s. *Taarnholm*, afg. Swansea 9.12. til København.  
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.  
 s.s. *Texas*, ank. Tenerife 4.12.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Grangemouth 3.12.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 11.12.  
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. København 11.12. til Dunston.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Dunkirk 6.12.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Havana 9.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Ankersø, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Neapel 13.12. til Catania.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. København 14.12. til Oslofjord.

## U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. La Pallice 11.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Valencia 8.12.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Liverpool 10.12.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 24.11.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Norfolk 2.12.

## V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Watchet 7.12.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Penarth 10.12.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Windau 7.12.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, afg. Sundsvall 9.12. til Rouen.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, ank. København 5.12.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Colon 9.12.  
 s.s. *Vidar*, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Petersen, ank. København 6.12.

## W

s.s. *Wien*, Vestergaard, pass. Holtenau 15.12. p. R. t. Gent.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Garston 11.12.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 13.12.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Kiel 11.12.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt siden 27.10.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Watchet 12.12.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Cornerbrook 7.12.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Nørre Sundby 9.12.

## 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt  
1848

Teleg.-Adr.:  
Amiante

**M. B. COHIN**

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

ENEFORHANDLING OG  
LAGER AF

**V. HÖVELINGS**  
**SKIBSFARVER**

**VØLUND**

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET VØLUND

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**J. ANDERSEN & CO**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG  
SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG  
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER  
TØRDOKKER

TELEFON 559

Egne Godsskure, Dybvandskaj,  
Varehuse, Flydekraner,  
Motorlægtene og  
Rhin-Baade

Telegram-Adresse:  
VELTENAAR, ROTTERDAM

**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En'reprenører for  
Kornellevator Kompagniet

Adm. Direktører for  
»ACCURATA CO., Ltd.  
Korporationen for edsvorne  
Vejere, Malere og Tællere  
i Rotterdam

Agenter: Danmark: F. V. Greibe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C.G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

**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- &amp; KRIGS-


FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO  
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER  
SØ- & TRANSPORT  
FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

## FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

\*

*Enerepræsentant i Danmark for*

HOWDENS  
VANDRØRSKEDLER

\*

TELEGRAM: VÆRFTET  
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

## FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillips«

AMALIEGADE 29 B  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &  
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent  
Befragtningsforretning*

STATSTELF. : 196  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4  
KØBENHAVN B

**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. — Skovs 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.

**MARIUS NIELSEN & SØN**  
EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.: **KALVEBOD BRYGGE 4, KØBENHAVN B**  
„MARIUSON“

**NORTHERN  
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.  
Hvilken som helst Code

**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,  
Motorlægttere og  
Rhin-Baade  
\*  
Telegram-Adresse:  
VELTENAAR, ROTTERDAM

**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1830

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, Tornøgaard, Bergen.

**A.P. MØLLER  
KØBENHAVN**

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telgram-Adr.: "Holmild"  
Amaliegade 36

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

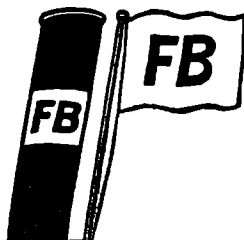
Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

SKIBE

**C. P. JENSEN**

St. Annæ Plads 6 TELEFON 8430 KØBENHAVN K.  
Telegram-Adr.: "FREIHTS"  
A/S DAMPSKIBSELSKABET  
**ORION**



**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: 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 · 52

FREDAG 25 · DECEMBER 1925

32 · AARG.

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

### KØBENHAVNS HAVN VISER VEJEN

En kærkommen Julegave har Danmarks Skibsfart Edog faaet. Medens Sammenslutningen af Provins-havnene har tvunget deres opskruede Takster igennem for en ny Femaars-Periode, viser Københavns Havnebestyrelse Vejen, den rette Vej, den eneste Vej ved igen at nedsætte sine Takster, saa disse fra 1. Januar er de samme som før Krigen. Alle andre Havne forener Eder og gaa hen og gør ligesaa!

Naar Københavns Havn efter denne sidste Reduktion er Verdens billigste, skyldes dette i første Række Havnedirektør, Kommandør-Kaptajn *Th. Borg*. Skibsfarten og de andre Erhverv har god Grund til at være ham taknemlig. I de Aar, han med saa stor Dygtighed har bestridt sit vanskelige og ansvarsfulde Hverv, glemte han intet Øjeblik at tjene Erhvervenes og derved Samfundets Interesser. Hans Maal har altid været: en første Klasses og en billig Havn. Han har i dette Arbejde haft en loyal og udmærket Støtte i Erhvervenes Repræsentanter i Havneudvalget, og vi træder næppe nogen for nær, naar vi i denne Forbindelse særligt fremhæver Generalkonsul *Johan Hansen*.

Under og umiddelbart efter Krigen blev Havnetaksterne i København som alle andre Steder sat betydelig i Vejret. Den 30. Juni 1923 var de saaledes ikke mindre end 200 Procent over Taksterne før Krigen, baade for Fartøjsafgifter og for Afgifter paa losset og ladet Gods. Den 1. Juli 1923 reduceredes Tillæget til Taksterne for Tonnagens Vedkommende fra 200 Procent til 50 Procent, og for losset og ladet Gods til 100 Procent. Første Januar 1924 nedsattes Tillæget fra 50 til 20 Procent, og 1. Januar 1925 fra 20 til 15 Procent for Tonnagens Vedkommende. De sidste 15 Procent er altsaa nu gaaet overbord. Med Hensyn til Afgifterne paa losset og ladet Gods er disse ogsaa gaaet tilsvarende ned siden Juli 1923, dog saaledes, at Grundtaksten er blevet forhøjet med 50 Procent. De samlede Nedsættelser siden Juli 1923 repræsenterer en mindsket Aarsindtægt for Havnen paa ca. 1 Million Kroner. Man kunde ønske, at alle offentlige og semi-offentlige Virksomheder arbejdede i den Aand. For det er den eneste, i hvilken vort lille Samfund kan trives i det lange Løb. Krigens let tjente Penge har ladet os glemme alt for ofte, at vi er et lille fattigt Land uden Raamaterialer, uden andre Hjælpekilder end vore Hjerner og vore Arbejdsnæver.

### DAARLIGE TIDER — UNØDVENDIGE UDGIFTER

Haanden paa Hjertet, kære Læsere, disse strenge Tider opmuntrer ikke egentlig til unødvendige og uproduktive Udgifter. Ja, vi jævne Folk har saa grumme let ved at afholde os derfra. Vi mangler simpelthen Midlerne dertil. Desværre synes den Regering, der i Øjeblikket har Nøglen til Statskassen, at være af den modsatte Mening. Hvis ikke, skylder den os en Forklaring paa, hvorfor den *à tout prix* vil gennemtrumfe en ny Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab, som slet ikke er paakrævet, men som vil koste Statskassen en syndig Masse Penge.

Dette Lovforslag om Forhyring og Mønstring dukker op nu og da, bliver saa skrinlagt for en Tid og dukker saa op igen. Oprigtig talt, saa tror vi ikke, at det parti-politisk set er et af Regeringens Hjertebørn. Men ulykkeligvis er det baseret paa en af de internationale Konventioner fra den *Albert Thomas'ke* Konventions-Fabrik i Geneve. Og Thomas' Ven og Kollega, Socialminister *Borgbjerg* føler sig derfor »moralsk« forpligtet til at gennemføre det — vilde en Arbejderregering ikke gennemføre den gamle Fagforenings- og Strejkeleder Thomas's Konventioner, hvem skulde saa gøre det?

Altsaa, Regeringen har den 17. December igen fremsat i Folketinget et Forslag til Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab.

Forslaget giver Udtryk for en fuldstændig Revolution af al Forhyring og Mønstring. Dette har hidtil været en privat Virksomhed under skrap og betryggende Statskontrol. Regeringens Mening er at gøre Forhyring og Mønstring til en Statsvirksomhed. Hidtil har Skibsfarten afholdt alle Udgifter forbundet hermed. Ifølge Lovforslaget skal disse fremtidig bæres af Statskassen.

### Selvfølgeligheder med Overbevisning.

De forskellige Paragrafer i dette Lovforslag indeholder iøvrigt en Del Selvfølgeligheder, som er fremsat med en noget irriterende Overbevisning. M. H. t. Forhyringskontorernes Virksomhed vil ifølge § 3 »særligt være at iagttage«:

at under enhver Forhandling om Forhyring skal Sømanden have Ret til frit at vælge sit Skib, ligesom Reder eller Skibsfører skal have Ret til frit at vælge sit Mandskab, samt

at der ved Hyreaftalen tilvejebringes Sikkerhed for, at alle interesserede Parter beskyttes, og at der gives Sømanden tilstrækkelig Lejlighed til at sætte sig ind i Hyreaftalen.

Ja, men saadan er jo Forholdene. Hvorfor i al Verden saa lave en ny Lov, hvor dette »særligt vil være at iagttage«? Blader man videre i Lovforslaget og gennemlæser Bemærkningerne til det, indrømmes det ogsaa, at man har »længe ført et vist Tilsyn med Forhyringsforholdene, sigtende til at værne Søfolkene imod Misbrug og Vilkaarlighed«. Ganske vist fører Bemærkningerne en voldsom Krig imod de saakaldte »Hyrebasser«s skumle Virksomhed, men denne Krig minder om Don Quijote's berømte Kamp med Vejrmøllerne, for »Hyrebasserne«, der saa deres Fordel ved at beholde Søfolkene i Land, blev jo afskaffede ved Loven om Forhyringsagenter af 12. April 1892, en Kendsgerning, som Bemærkningerne forøvrigt ikke skjuler. Genopfriskelsen af »Hyrebasserne«s Meriter smager betænkeligt af Demagogi. Den moderne danske Sømand eller Fyrbøder trænger saa sandelig ikke til yderligere at beskyttes i sit Forhold overfor Rederi eller Kaptajn. Hans Fagforening skal nok klare de Paragrafer. Hvis der var nogen, der nu om Dage trængte til at blive »været imod Misbrug og Vilkaarlighed«, saa var det snarere Rederne og Kaptajnerne.



### Lettelse for Skibsfarten — men.

Som allerede antydte, vilde Lovforslagets Gennemførelse betyde en Lettelse for Skibsfarten. Den betaler i Øjeblikket Udgifterne ved Forhyringen, medens Lovforslaget lægger denne Byrde paa Statskassen. Man skulde altsaa tro, at Skibsfarten vilde være glad for en saadan Lov. Men det modsatte er Tilfældet. Mand og Mand imellem fordømmer de den. Ligesom de protesterer imod, at der lægges urimelige Særbyrder paa Skibsfarten, kan de ikke som ansvarsbevidste Borgere gaa med til at paalægge Statskassen upaa-krævede Udgifter, og da navnlig paa et Tidspunkt, hvor Parolen maa være, at vi alle — Regeringen inklusive — skal spare.

Sagen er nemlig den, hvad vi gentagne Gange har understreget i dette Blad, at den nuværende Ordning med Hensyn til Forhyring her i Landet er fuldt ud tilfredsstillende for alle Parter.

I Januar Maaned iaar, da Sagen var for i Rigsdagen, udtalte Folketingsmand *Halldan Hendriksen*, at allerede i 1921, da Forslaget blev behandlet 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.

### Balance paa Statsregnskabet?

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 Konferencens 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?

Situationen har ikke ændret sig nævneværdigt, siden *Halldan Hendriksen* i Januar advarede imod denne meningsløse Ekstravagance. I alt Fald ikke til det bedre. Vi staar nu, som Følge af Industriens Sammenbrud og deraf flydende uhyggelige Forøgelse af Arbejdsløsheden overfor ekstraordinære og ikke budgetterede Krav paa Statskassen, og den ikke arbejdsløse Del af Nationen stønner i Forvejen under en aldeles uanstændig Skattebyrde, som man oven i Købet truer med yderligere at ville forøge. I saadanne Tider maa alle de, der endnu har bevaret deres sunde Sans, se at blive enige om at sætte en Stopper for politisk Luksus af denne Art.

### ARBEJDSLØSHED VED SKIBSFORLIS

Der er en anden af *Albert Thomas'* spæde Drivhusplanter, som Regeringen vil forsøge at omplante i dansk Jord — det internationale Lovforslag om Erstatning for Arbejdsløshed ved Skibsforslis.

Ogsaa dette var allerede i 1921 til Behandling i Rigsdagen og blev igen trukket frem i Tinget afvigte Januar, hvor det fik en ret ublid Medfart af de Folketingsmænd, der sidder inde med Betingelser for at kunne bedømme et saadant Forslag udfra praktiske Erfaringer. Nu er det altsaa paa Tapetet igen.

I det Tidsrum imellem Lovforslagets første Fremkomst i 1921 og dets anden i Januar iaar, er Sømandsloven af 1. Maj 1923 traadt i Kraft. Denne Lov omfatter ganske bestemte Regler med Hensyn til Erstatning til Besætningen i Tilfælde af Skibsforslis. Da den behandledes i Folketinget, var man fra alle Sider klar over Indholdet af den *Albert Thomas'ske* internationale Konvention, og naar man ikke dengang fandt Anledning til i Loven at indføre Bestemmelser, der dækkede alle de Krav, der fremsattes i Konventionen, vilde det dog være topmaalt meningsløst at gøre det nu, kun godt og vel to Aar efter at Sømandsloven er traadt i Kraft. Saa meget mere som denne paa alle Punkter yder Skibsbesætningerne fornøden Beskyttelse.

### Utaalelig Særbyrde for Skibsfarten.

Iøvrigt forekommer det os yderst betænkeligt at lægge forøgede Byrder paa Skibsfarten. Medens Forslaget om Statsdrift af Hyre- og Mønstringsvirksomhederne er en ny Veksel paa Statskassen, saa er Forslaget om Erstatning for Arbejdsløshed ved Skibsforslis en Særbyrde paa Skibsfarten. Allerede gennem Sømandslovens Bestemmelser om Hyrebetaling til Besætningen i Tilfælde af Skibsforslis i Udlandet paalægges der Skibsfarten en Erstatningspligt, der i mange Tilfælde kan komme til at hvile tungt paa det paagældende Rederi. Et Forslis 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 Forslis. Rederen lider muligvis et langt føleligere Tab end Sømanden, og det er ingenlunde udelukket, at Rederen ved Skibsforslis 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.

Hvis en Fabrik brænder, paalægges Staten dog ikke Fabrikanten at betale Arbejderne Løn i flere Maaneder. Hvorfor skulde dog Rederne have en Undtagelsesstilling her og straffes meningsløst haardt for en Ulykke, som de selv er ganske uskyldige i, og som paa anden Maade rammer dem føleligt, maaske katastrofalt.

### KONVENTIONERNE OG STORBRIANNIEN

I Norden er der for Tiden i Regeringskredse, navnlig hvor Regeringen er en Arbejderregering, en Tendens til at betragte *Albert Thomas'* Forslag til 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. Vi har tidligere gjort opmærksom paa, at andre Steder, navnlig i England, ser man med andre Øjne paa disse Foreteelser. Vi minder saaledes om den Debat, der for nogen Tid siden 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 Reformers om Bord i Skibene, og her i Skandinavien kan vi roligt vente, til Storbritannien skrider til Ratifikation.

(Fortsættes Side 882).

## DEN NYE STATSISBRYDER TIL PROVINSHAVNENE

Københavns Havnebestyrelse vedtog i sit sidste Møde med 12 St. mod 3 en af Havnedirektør, Kommandørkaptajn *Th. Borg* foreslaaet Indstilling gaaende ud paa, at Havnebestyrelsen nægter at deltage i Driftsudgifterne for den til Provinshavnene under Bygning værende Statsisbryder, da disse Udgifter maa være Københavns Havn ganske uvedkommende.

Naar Regeringsbladet i Lørdags skildrer dette som en Triumf for de »reaktionære« Medlemmer af Havnebestyrelsen, maa dette siges at være en Tilsnigelse, idet et af Regeringspartiets mere fremtrædende Medlemmer, Ingeniør *Rump*, stemte sammen med Erhvervenes Repræsentanter.

Ved sin Forelæggelse af Indstillingen udtalte Havnedirektør *Borg* bl. a.:

Sagen om Anskaffelse af en ny Statsisbryder er rejst af forskellige Provinshavne, paa hvis Vegne Provinshandelskamret i Skrivelse af 19. Marts 1924 til Handelsministeriet henstiller, at der bygges en saadan.

Saaledes foranlediget har Ministeriet derefter udarbejdet et Lovforslag om Bygning af en Isbryder med *det særlige Formaal at holde Provinshavnene aabne*, og dette Forslag tiltrædes af Provinshandelskamret efter en Forhandling mellem dette og Ministeriet.

Det fremgaar heraf klart, at Ministeriets Lovforslag kun har taget Sigte paa Provinshavnene, og at Provinshandelskamret aldrig har tænkt sig, at den nye Isbryder skulde have noget med Københavns Havn at gøre, og der har derfor heller aldrig været nogen Tanke om, at denne skulde bidrage til dens Anskaffelse eller Drift.

Heller ikke i Ministeriet har man oprindelig tænkt derpaa. Københavns Havn har nemlig end ikke været nævnt under de førte Forhandlinger, og har heller ikke været inddraget i de Forhandlinger i Ministeriet, hvor Forslaget forelagdes Provinshandelskamret, eller i de mellem Ministeriet og Provinshavnene afholdte Møder om Sagen.

Disse Kendsgerninger tagne hver for sig og tilsammen beviser paa en afgørende Maade, at man aldrig hverken fra Ministeriets, fra Provinshandelskamrets eller fra Provinshavnens Side har betragtet denne Isbryder som noget, der vedkom Københavns Havn, og først da det begynder at knibe med Pengene, fordi den ringe Tilslutning fra Provinshavnens Side umuliggør Planens Gennemførelse paa det Grundlag, Lovforslaget angiver, kommer Ministeriet i Tanker om Københavns Havn og anmoder om et Bidrag. Jeg udbad mig Betænkningstid, men allerede nogle Dage efter, da jeg kom tilbage til Sagen, var det opgivet at føre den frem i Rigsdagens Sommersamling i Fjor paa Grund af manglende Tilslutning fra Provinshavnens Side.

Ovenstaaende bekræfter jo til Fulde, at hvis der havde været tilstrækkelig Tilslutning fra Provinshavnene, havde man ikke søgt at blande Københavns Havn ind i Spørgsmaalet.

Senere førtes paany Forhandlinger med Provinshavnene om Tilskud til Bygningen af den ny Isbryder med det Resultat, at der skal være tegnet ca. 450,000 Kr. af de 600,000 Kr., der krævedes, idet Byggesummen var anslaaet til 1,200,000 Kr., og heller ikke i disse Forhandlinger deltog Københavns Havn.

Da der jo imidlertid manglede ca. 150,000 Kr. af det Beløb, de interesserede Provinshavne skulde tegne for at Lovforslaget kan forelægges Rigsdagen i den paatænkte Form, anmoder Ministeriet paany i December 1924 Københavns Havn om Støtte.

Ministeriets hele Fremgangsmaade maa anses som et Bevis for, at det lige fra Begyndelsen har betragtet Københavns Havn som saadan for uinteresseret i Planen, og af de mundtlige Udtalelser, der fra Ministe-

riets Side er fremsat overfor mig, da det drejede sig om at interessere Københavns Havn for at bidrage til Anskaffelsen, fremgaar da ogsaa, at den sikkert kunde blive fri for at deltage i Driftsudgifterne. Under Behandlingen i Rigsdagen hentydedes der da heller ikke paa noget Punkt til København, der var stadig kun Tale om Provinshavnene, der maatte have Interesse i at faa en Isbryder til Raadighed. Ved Forelæggelsen af Forslaget udtalte Erhvervsministeren da ogsaa i Rigsdagen, at den nu foreslaaede Isbryder *fortrinsvis skal afhjælpe den Mangel, der endnu er ved vort Isbrydningsmateriel*.

I Københavns Havn er der imidlertid hverken nogen Mangel ved eller paa Isbrydningsmateriel, og Udtalelsen refererer da ogsaa kun til Provinshavnene.

Som Følge af den til mig rettede indtrængende Anmodning fra Ministeriet erklærede jeg at kunne tænke mig at henstille til Havnebestyrelsen, at Havnevæsenet tegnede sig for en Del af det manglende Beløb ud fra den Betragtning, at det jo kun var et Gode, at Landet fik en Isbryder til, men kun paa Betingelse af, at Københavns Havn ikke kom til at deltage i Driftsudgifterne.

I en Skrivelse af 2. Januar d. A. forelægger Erhvervsministeriet derefter for første Gang officielt Havnebestyrelsen Spørgsmaalet om Københavns Havns Medvirken til Opgavens Løsning, d. v. s. ved Bidrag til Bygningen af Isbryderen og Driften af samme, og indbyder den til at slutte sig til Planen, hvilket Havnebestyrelsen imidlertid ikke har gjort, idet den mente, at Anskaffelsen var en Statsopgave, og at Driftsudgifterne for den nye Isbryder var Københavns Havn uvedkommende.

Under Hensyn til Samfundet, og da man indtrængende anmodedes om Hjælp tilbød Havnebestyrelsen dog at ville tilskyde 100,000 Kr., hvilket Tilbud Ministeriet imidlertid end ikke har besvaret.

Det var derfor med den største Forbauselse, at jeg den 20. November d. A. læste Erhvervsministeriets Skrivelse, hvorefter man har paalagt Københavns Havn et aarligt Bidrag til Driften af Provinshavnens Isbryder paa 11,690 Kr.

Da Ministeriet ikke havde besvaret det ovennævnte Tilbud, henvendte jeg mig paany til det og fik da Oplysning om, at Skibet vilde kunne bygges billigere end forudsat, og at det af Provinshavnene tegnede Beløb derfor vilde være tilstrækkeligt.

Efter en Række detaillerede Oplysninger om Fjordisbryderens fremtidige Virksomhed og Drift, hvori Havnedirektøren bl. a. paaviste det unaturlige i, at Københavns Havn overhovedet er kommet med og hævdede, at den for sit Vedkommende raadede over tilstrækkeligt Isbrydermateriel.

I den paafølgende Diskussion deltog Direktør *Munck*, Kontorchef *Bayer* og Grosserer *Skovgaard-Petersen*, der varmt støttede Havnedirektøren, og den sidstnævnte understregede, at Loven om den nye Isbryder paa Forhaand udelukkede Københavns Havn fra Deltagelse i Udgifterne.

## Motorskibet „Danmark“s Afrejse.

Det Østasiatiske Kompagnis Nybygning, Motorskibet »Danmark«, der som bekendt tillige er den danske Handelsflaades største Fragtbaad, har i de sidste Dage indtaget Ladning i Frihavnen til dets første Tur ud til Østen.

Medens det smukke Skib har henligget i Frihavnen har *Kronprinsen* aflagt Besøg om Bord, og forinden Skibets Afrejse i Gaar besøgte *Kongen* og *Dronningen* sammen med Prins *Valdemar* og Etatsraad *H. N. Andersen* »Danmark«, der nu er paa Vej ud paa de store Have, som en værdig Repræsentant for dets Rederi og et smukt Bevis paa, hvad dansk Skibs- og Motorbygning er naaet frem til.

## EMDEN SOM BUNKER-HAVN

Prisen for gode vestfalske »Fettförder«- eller »Gasflamme-förder« Kul andrager for Dampere, der laster eller lossere der 17/- pr. 1,000 kg. Leveringen er ved Skibssiden og »trimmede« i Bunkerne til enhver Tid paa Dagen ogsaa paa Helligdage. Der opkræves intet særligt Tillæg herfor. Saafremt Damperen kun anløber for Bunkers beregnes for Tiden følgende Priser:

		pr. 1000 kg
Fett- eller Gasflamme-förder ved Levering af	101— 500 T.	16/-
do.	do.	501—1,200 T.
do.	do.	over 1,200 T.

Dampere, der kun anløber for Bunkers faar desuden en ret betydelig Nedsættelse af Lodsafgiften.

Anløbsomkostningerne andrager for en Damper paa:

1,500 B.R.T. ....	M. 302.50
2,000 B.R.T. ....	M. 410.00
3,000 B.R.T. ....	M. 455.00
4,000 B.R.T. ....	M. 660.00

deri indbefattet Lodsafgift, Bugserhjælp, Baadafgift, Tolddeklaration og Klarering.

Om Vinteren forhøjes Lodsafgiften med 25 pCt. For lastede Dampere med yderligere 20 pCt. Lodsafgift. Havneafgift afkræves ikke saadanne Skibe.

Indtagning af Bunkers sker meget hurtigt. Ved Aftagelse af større Mængder, kan man regne med gennemsnitlig Levering af 2,000 Tons om Dagen. En Kontrol af Prammene ved edssvorne Eksperter sikrer Rederne en heltud rigtig Vægt. Leveringen sker fra Kanalpramme, der bringer Kullene direkte fra Gruberne uden videre Omladning. Enhver Kvalitets-Forringelse, der sker ved gentagen Omladning, undgaas her, og som Følge heraf søges Emden i stigende Grad som Bunkerhavn. Ogsaa de store Hamburg- og Bremen-Redere som Hapag, Nordd. Lloyd, Hamburg Süd, Kosmos- og Tysk Australinje, Stinnes etc. lader regelmæssigt deres Baade anløbe Emden for Indtagelse af Bunkers til Oceanrejserne.

## TRAFIKKEN GENNEM PANAMA-KANALEN

Trafikken med Varer gennem Panamakanalen viser for Kvartalet 1. Juli—30. September 1925 en Nedgang paa 403,038 Tons sammenlignet med samme Periode i Fjor. Nedgangen falder udelukkende paa Trafikken fra Stillehavet, idet Trafikken fra Atlanterhavet til Stillehavet viser en Stigning paa ca. 12 pCt.

De fra Stillehavet kommende Ladninger er hovedsagelig Bulk-Ladninger. Nedenstaaende Tabel giver en Sammenligning mellem de transporterede Varer i Juli—September Kvar- tal 1924 og 1925.

Varer	Tons		Stigning	Tons Nedgang
	1924	1925		
Californiske Miniralolier	1,771,970	1,064,085		707,885
Mineralolier fra Peru..	167,951	112,669		55,282
Nitrater .....	540,956	496,868		44,088
Træ .....	541,756	785,362	243,606	
Hvede .....	232,521	92,118		140,403
Jern .....	228,460	290,634	62,174	
Diverse .....	844,863	952,086	107,223	
Byg .....	90,298	131,805	41,507	
Ialt....	4,418,775	3,925,627		493,148

## FRA UGE TIL UGE (Fortsat fra Side 880)

## AGITATIONEN FOR BEMANDINGSSKALA

Regeringen har altsaa nedsat en Kommission, der skal undersøge Spørgsmaalet om Ønskeligheden eller Ikke-Ønskeligheden af en lovfæstet Bemandsingsskala. I denne Forbindelse er det ikke uden Interesse at læse de varme Protester, som den norske Skibsfart forrige Uge rettede imod Bemandsingsskalaen, som er knæsat i Norge. Skibsdere Arnt J. Mørland understregede ifølge *Scandinavian Shipping Gazette*, at Bemandsingsskalaen var en Panikforanstaltning, der blev lovfæstet under en Krise meget imod de norske Rederes Ønske. Det var et Indgreb i Kaptajnens Ansvar. Han vidste bedre end nogen anden, hvorledes et Skib skulde bemandes, og hans Ansvar var i saa Henseende saa stort, at han nok skulde afholde sig fra Letsindighed af nogen Art. Skibets Sikkerhed, Redernes og Assurandørernes Interesser og Ansvaret for Mandskab og Passagerer var Faktorer af tilstrækkelig Vægt for Skibets ansvarlige Fører — han behøvede ikke Lovparagrafer om, hvorledes et Skib skal bemandes.

Resultatet af Bemandsingsskalaens Indflydelse var det, at norsk shipping idag ikke havde den Overlegenhed overfor udenlandske Konkurrenter som før Bemandsingsskalaens Lovfæstelse, og det til Trods for, at Norges Handelsflaade teknisk set aldrig havde staaet saa højt som netop nu.

Ganske naturligt mundede hans vægtige Indlæg ud i en Resolution, der henstiller til Centralstyrelsen at indgaa til Statsmagten med Krav om Ophævelse af Bemandsingsskalaen for norske Skibe.

Men i Norge og andre Lande vil der naturligvis blive Glæde, hvis Danmark yderligere reducerer sin Evne til at konkurrere i det internationale Fragtmarked. Og det opnaas grumme let ved Lovfæstelse af en Bemandsingsskala.

*Arnt J. Mørland*

## TAAGESIGNALER I INDLØBET TIL DANZIGS HAVN

Ifølge en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Danzig er der i Indløbet til Danzigs Havn oprettet et Taagesignal Anlæg, bestaaende dels af en Undervandslydsender og dels af en Overvandslydsender. Begge Afsendere (Nautophoner) angiver afvekslende Morsebogtaverner »D. Z.«. Anlægget vil ifølge Meddelelse fra det derværende Havneudvalg kunne træde i Kraft ved første Indtræden af taaget Vejr.

Luft-Nautophonen kan høres i mindst 4 km Afstand, Undervands-Nautophonen i mindst 6 km Afstand. Hørligheden er tildels afhængig af det herskende Vejrlig, Vindretning etc. Der kan paa Skibene anbringes Modtagere paa Styrbords- og Bagbords Side, ved hvis Hjælp — nemlig naar Signalerne er lige tydelige i begge Modtagere — det vil være muligt at styre lige mod Havnen. Afsenderen er forbunden med en Radioafsender, der træder i Funktion samtidig med Nautophonen. Ved Hjælp af Tidsforskellen mellem Modtagelsen af det elektriske Signal og Lydsignalet vil Skibe, udstyrede med traadløs Telegraf, kunne beregne Skibets Afstand fra Havneindløbet.

## ARBEJDSSTIDSLOVEN I SVERIGE

Tiden er endnu ikke inde til definitivt at tage Stilling i Spørgsmaalet angaaende Loven om Arbejdstiden til Søs, hævder det svenske Kommerskollegium i en Beretning angaaende Virkningerne af Loven. I Beretningen anbefales det at foreslaa Rigsdagen, at Lovens Gyldighed forlænges yderligere 3 Aar efter Udløbet af 1926, samt at der foretages visse Ændringer i Lovens Bestemmelser.

Forslaget om et fortsat Provisorium paa dette Omraade motiveres med en Henvisning til de stadig overordentlig usikre internationale Forhold, hvilke man finder at burde tillægge særlig Betydning, naar det drejer sig om Lovgivning paa Skibsfartsomraadet. Adskillige af de vigtigste af de Skibsfartsnationer, der konkurrerer med Sverige, har stadig ikke bundet sig ved Lovgivning angaaende dette Spørgsmaal. Loven har i adskillige Henseender medført Vanskeligheder, men disse har dog ikke forekommet Kommerskollegiet at være af saa stor Betydning, at de kunde motivere en Ophævelse af Loven.



## AUSTRALSK NAVIGATION ACT 1925

Ligesom Hensigten med Tillægsloven til »Immigration Act« (den saakaldte »Deportation Act«) var at skabe et Middel til at bekæmpe den Sømandsstrejke, som da Lovforslaget i Begyndelsen af Juli d. A. blev forelagt Parlamentet, havde været baade langvarig og truede med i den nærmeste Fremtid at standse den for Australien og særlig Staterne Western Australia og Tasmania saa vitale Kystfart, fremsatte Regeringen under 15. Juli et andet Lovforslag til visse Ændringer i »Navigation Act« med Henblik bl. a. paa den samme Situation, nemlig i Tilfælde at kunne suspendere Be-

stemmelserne i »Navigation Act Part VI« angaaende den australske Kystfart, saaledes at denne, om nødvendigt, kunde udføres af Skibe uden License (hvilket i Praksis vil sige udenlandske Skibe). Den for Lovens Ikrafttræden nødvendige kgl. Sanktion blev efter Omstændighederne indhentet telegrafisk; da denne forelaa var det imidlertid lykkedes Parterne ved indbyrdes Forhandlinger at afslutte Sømandsstridighederne.

Ved Proklamation i *Commonwealth of Australia Gazette* Nr. 65 for den 20. August d. A., traadte Loven i Kraft den 24. s. M.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 19. December 1925.

De forskellige oversøiske Markeder holder saa nogenlunde Positionen. Nu, op ad Nytaar, vil der sikkert blive en Standsning i Befragtningerne, og i London, hvor Hovedparten af Forretningerne koncentrerer, er der foruden de obligatoriske Helligdage ogsaa »halfholidays« den 28., 29., 30. og 31. December, og de Forretninger, som kan opsættes, bliver ogsaa opsat.

*La Plata* er fortsat fast for Decbr./Jan., hvorimod senere Terminer er »neglected«, og i Østen er der lidt mere Interesse for Febr./Marts Tonnage. Burmah har taget et Par Baade for Ris til 30/- U.K./Cont., 29/- Alexandria og 31/3d. Adriaterhavet, og Australien er aaben for Febr., Basis 43/9d Sydaustralien.

Kulafskibningen fra U.K. til U.S.A. er saa godt som ophørt. Til Gængæld offereres der flere Cement- og diverse Laster til Florida og Nordstaterne, og Danmark lader til at faa sin Part af Forretningerne. Om der tjenes noget paa Cementen, skal være usagt, og Raterne kan vanskelig give Overskud; men Oparbejdelse af nye Markeder betyder altid et Plus. Miami er Hovedaftager; Havnen er forholdsvis ny, og der er Mangel paa Transportmateriel, saa Ekspeditionerne paa det sidste har været meget langsomme. Det tilraades at stipulere en høj Demurrage-Rate. En 7,300 Tonner er sluttet fra Rørdal til Key West à 3 Doll., og flere Baade søges, ligeledes en til St. Petersburg; herfor indikeres 3.25 Doll. Fra Narvik til Miami er betalt 4 Doll. Foruden Cement, Mursten etc. er der en Ordre i Markedet for Trælast fra Finland til Miami, Febr./Marts Lastning og Lumber fra Pacific.

Den 14. Decbr. var Vandstanden i River Parana: 27' 6" Santa Fé-Rosario; 28' 6" Rosario-Martin Garcia. Paa Sulina Bar var der 21' den 13. December.

### TRÆLASTMARKEDET

Fra de faa Havne, som er aabne i Sverige/Finland, og hvor Isrisikoen ikke er overhængende, noteres enkelte London-Laster til ca. 50/-, 52/; men da Befragterne ikke har i Sinde at betale stort mere, kommer der ikke mange Forretninger i Stand.

Kotka/West Hartlepool, Props, 800 Favne, sluttet 45/, Libau og Windau/2 Pladser Tyne b.b., 400 Std. sluttet 44/-, Kotka/Cardiff, 450 Std., betaler 57/6d., Backrut c/p, Isbryder for Rederiets Regning. Danzig/London ca. 41/- Lumpsumbasis; Windau/Acton Grange 50/-, Props; Windau/South Alloa 37/6d., Props; Riga/Grangemouth, Option Boness 38/-, 39/-, Props.

### KUL, KOKS ETC.

Stem-Spørgsmaalet volder en Del Vanskeligheder, og der er flere Baade end Laster. Prompt Tonnage er efterspurgt til Baltic, og de, som vil tage Risikoen, faar ogsaa forholdsvis anstændig Fragt.

Noteringerne i de fleste Retninger er ellers ufor-

andrede: 1,100 Koks Goole/god Dansk, sluttet 10/-, 1,250 Kul Methil/Horsens 7/3d., 1,700 Kul Tyne/Königsberg 8/-, 1,700 Kul Tyne/Reval 9/-, 3,600 Kul Tyne/Elben 4/6d., 2,000 Kul Tyne/Elben 5/-.

Kulafskibningen fra Danzig er foreløbig brudt sammen, og flere Certepartier er annulleret.

### MIDDELHAVET ETC.

Der er ingen væsentlig Forandring siden vor sidste Fragtrapport. De seneste Slutninger er bl. a.:

2,800 T. Swansea/Neapel 10/-, 1,650 Wales/Catania-Syracuse 10/6d., 5,200 T. Wales/Genoa 8/10½d., 3,500 Wales/Cartagena 10/3d., 4,500 T. Wales/Barcelona 10/-, 900 Wales/Valencia 10/6d., 5,600 T. Tyne/Cevita Vecchia 9/6d.; 7,000 Tyne/Porto Ferrario 8/6d., 11/- Koks, 5,000 T. Tyne/Vestitalien, 9/3d.

Til Øerne faas Tonnage til 8/9d., 9/-.

I det hjemgaaende Marked er Erts- og Fosfatlasterne de dominerende. Bona/Drogheda har betalt 12/- for en 2,000 Tonner; men denne Losseplads betinger ogsaa en ekstra god Rate.

Donau og Sortehavet tager en Baad i Ny og Næ.

### NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Range/U.K. stadig værd 3/3d., 3/4½d., og 3/7½d. er betalt fra New York til Cork og Liverpool. Cuba/U.K.-Cont., Jan., gøres til 18/- og Marseilles 20/3d. Savannah/3 danske noterer 6 Doll., Oliekager. Gulfen/3 danske 6.50 Doll.; U.K. 4.75 Doll. med fri Lastning; Hamburg og/ell. Bremen ca. 4 Doll. net c/p; Murmansk 11/12 Cents.

Sidste Slutning fra Pacific til U.K. er paa Basis af 36/- Jan.

### SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires ligger omkring 14/- Decbr., 12/6d., 13/- Jan., Pernambuco prompt 12/6d., Santa Fé 14/9d. Cement Nørre Sundby/Santos ca. 19/-, 20/-, og Stykgods Antwerpen/Buenos Aires og Rosario ca. 20/-.

Hjemgaaende er fastere for Decbr./Jan.

5,300 Tonner, ppt., har faaet 21/-, *La Plata*, 5,100 Tonner, 10/1-5/2, 22/- Lorenzo, 5,000 Tonner, 2/1-20/1, 25/6d., Concepcion, 7,200 Tonner, 24/12-10/1, 22/6d. Bahia Blanca.

For senere Positioner foretrækker alle Parter at vente til efter Aarskiftet.

### ØSTEN

er repræsenteret ved en Del Slutninger for Ris fra Burmah 30/-, Kohsichang 32/6d., Continent, Jan. Australien er uforandret, og Sydafrika er oppe i 26/- for 6,000 Tonnere 26/3d. 4,500 Tonner.

### TIME CHARTER

Uforandret!

## ISMELDING PR. 22. DECEMBER 1925

## Danmark.

Esbjerg: Havn og tildels Graadyb sammenpakket Sjapis, vanskelig for Sejlskibe ved Lavvande.

Thisted: Haven, Feggesund, Vilsund sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Nykøbing M.: Nissum Bredding og Sallingsund isfri. Nykøbing Havn lukket for Sejlskibe.

Løgstør: Pakis, mod Vest Sejlskibe Bugserhjælp, mod Øst kun for kraftige Dampere.

Aalborg, ud for Byen og Aalborg-Hals: Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Hals: Hals Bro-Klokketønde Pakis, lukket for Motorsejlere.

Randers Fjord: Indløb Drivis og Pakis, Fjord svær Fastis, Rende kun for kraftige Dampere.

Mariager Fjord: Fjord tynd Fastis, Rende Sejlskibe Bugserhjælp.

Horsens: Havn og Fjord Sjapis, Rende Sejlskibe Bugserhjælp.

Vejle: Indre Fjord Fastis, vanskelig for Motorsejlere.

Kolding: Fjorden Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Haderslev: Fjorden Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Odense Havn: Havn og Kanal tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp, Fjorden spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Rørvig: Sydlig Bredning sammenpakket Sjapis, lukket for Sejlskibe til alle Fjorde.

Frederikssund: Fastis, kun for Dampskibe og Motorsejlere.

Roskilde: Havn og indre Fjord tynd Fastis, kun for kraftige Dampere.

Præstø: Tynd Fastis, Rende lukket for Sejlskibe.

Vejrø: Mod Syd Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Bandholm: Fastis med Rende til Knækket, Sejlskibe Bugserhjælp, iøvrigt isfrist.

Guldborg: Mod Nord sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere, Nykon Fastis, Rende Sejlskibe Bugserhjælp.

Karrebaksmunde: Fjorden svær Fastis, Rende.

Tærø: Ulfund Fastis, kun mulig for Dampere.

Stege: Sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere, Bøgestrømmen-Kallehave lukket.

Nysted: Havene svær Fastis, Bredning Skrueis, kun for kraftige Dampere.

Nakskov: Havn sammenpakket Sjapis, Fjord tynd Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.

Marstal: Havn tynd Fastis, lukket for Sejlskibe, Bredning spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Meldt isfri: Gedser Havn og Løbene.

## Sverige.

Søen ved Skag Drivis. Angermanälven kun for kraftige Dampere og med Isbryder.

Sundsvall: Søen og Brämö-Draghällan isfri. Alnösundet Fastis, Rende.

Hudiksvall: Søen isfri. Til Hudiksvall svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Gävle: Eggegrund Fastis, kun for kraftige Dampere. Nordre Løb og Red Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Skutskärhamn isfri. Öregrundsgrepen lukket.

Söderhamn: Søen isfri. Kapelinsjär og Furusund sammenpakket Is, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen isfri. Trälhavet-Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Landsort-Stockholm: Fastis, Rende. Kalmarsund Fastis, mod Nord kun for kraftige Dampere, mod Syd kun med Isbryderhjælp. Strömstad, indre Dynekile svær Fastis, Rende til Laholm. Idefjorden til tværs af Hälle svær Fastis.

## Lettland.

Haynash svær Drivis, lukket for Sejlskibe. Øvrige Stationer isfri.

## Tyskland.

Memel: Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp. Pillau: Königsberg Seekan svær Drivis, kun med Isbryderhjælp. Danzig: isfri.

Stolpmünde: uhindrende Is. Kolberg: isfri.

Swinemünde: Haffet svær Fastis, Rende. Thiessow: svær Drivis, Rende.

Barhöft: Sammenpakket Is, kun for kraftige Dampere. Til Wismar svær Fastis, Rende. Til Lübeck uhindrende Is.

Kaiser-Wilh.-Kanal: spredt Drivis, lukket for Sejlskibe.

Elben: Cuxhaven-Harburg Drivis og Sjapis, ved Bruns- hausen og Altona lukket for Motorsejlere.

Weser: Spredt Drivis, ved Bremerhaven og Brake vanskelig for Sejlskibe.

## SKIBSFARTEN PAA REVAL

I September Maaned ankom til Reval nedennævnte Skibe:

	Antal	N.R.T.
Estniske . . . . .	65	8,073
Danske . . . . .	5	2,253
Engelske . . . . .	5	3,420
Lettiske . . . . .	1	281
Norske . . . . .	1	571
Franske . . . . .	1	813
Svenske . . . . .	5	1,150
Tyske . . . . .	41	25,035
Finske . . . . .	43	16,396
Ialt . . . . .	167	57,992

Af disse Skibe medførte 130 ialt 47,175 Tons Last, medens 37 indkom ballastede.

I September i Fjor ankom til Reval 145 Skibe med en samlet Tonnage af 59,628 N.R.T., og af disse var 134 Skibe paa ialt 57,825 N.R.T. lastede.

## NAUTISK ALMANAK

Fhv. Navigationsdirektør, Kommandør I. A. D. I. *Bildsøe* har udsendt 36. Aargang af sin nautiske Almanak, der i Aar for første Gang er forlagt af *Cornelius Knudsen*s Etablissement.

Almanakken indeholder i første Række de for Navigatorer saa nødvendige astronomiske Tabeller, hvori Rektascension og Deklination for Sol og Maane er angivet for hver anden Time i Døgnet. Desuden findes der Højvandsklokkeslet og Konstanter til London Bridge, Interpolationstabel, de internationale Søvejs-Reglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe samt andre Regler for Sejlads og Fiskeri, og den slutter af med en Artikel om akustisk Dybde- maaling med en kortfattet Beskrivelse af Behms Ekkolod.

## DET GRÆSKE FLAG NR. 1 I SORTEHAVET

I følge en af den internationale Donau-Kommission offentliggjort officiel Statistik, har det græske Flag hævdet Førstepladsen i Sortehavet i det forløbne Aar med ialt 225 Skibe med en samlet Tonnage af 288,277 Tons. Det britiske Flag kommer lige efter med 126 Skibe med en samlet Tonnage af 255,461 Tons.

## SUEZKANAL-SELKABET

har udsendt et Reglement for Besejlingen af Kanalen dateret Januar 1926 og indeholdende alle de Ændringer i Reglementet, der har fundet Sted siden den sidste Udgave af det udsendes. Endvidere har Selskabet udsendt et Tillæg med Besejlingsregler for Skibe, der transporterer farlige Materialer, og dette er ligesom det førstnævnte Reglement med Hensyn til Ændringer ført op til Dato.

## Kuludførslen fra Polen.

Gdynia Havn forsynes nu med to store Kraner, hvorved det bliver muligt at indlade Kul direkte fra Jernbanevognene i Skibene, og det vil ved Hjælp af disse Kraner være muligt at afskibe ca. 100,000 Tons Kul om Maaneden. Kuleksporten fra Polen vil derefter ikke foregaa via Danzig.

## Malaga som Bunkerolie Station.

La Sociedad Española de Compras Fletamentos, der har en Kapital paa 100 Millioner Pesetas, hvoraf 80 Millioner er amerikanske Penge, medens Resten af Kapitalen er spansk, er i Øjeblikket i Færd med at bygge Staaltanke til Olie ved Malagas Havn. Tankene, der skal kunne rumme ialt ca. 3 Millioner Liter, bygges ved Huelin, Malagas Industrikravter.

## Radio ved Lodserierne.

Det har i nogen Tid været under Overvejelse at forsyne Lodserierne med Radio, og det er nu besluttet at indføre den ved alle danske Lodserier. Forinden dette sker vil der dog blive foretaget nogle Prøver ved Lodseriet i Aarhus.

## ENGLANDS INDUSTRIELLE STILLING

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Ved en Banket, som en Del af den engelske Industris og Skibsfarts ledende Mænd havde arrangeret forleden, i Anledning af, at der var bygget et nyt Skib, som skal gaa paa Australien, holdt Premierminister Baldwin en af de store Taler, som han har excelleret i, siden han dannede sin anden Regering. Noget større Sving var der ikke over den, men som altid kom han med en Mængde Positiviteter, og hans Ord har denne Gang vakt den største Interesse indenfor Englands komercielle Liv. Derfor saa meget mærkeligere, at vor Presse ikke har bragt en Stavelse om dem.

Premierministeren talte om Englands industrielle Stilling og betonedede, at den spillede den største Rolle for Landet som Helhed og for de enkelte Erhverv. Særlig den britiske Skibsfart var interesseret i, at Industrien havde godt at bestille, men fra Skibsfartens Kredse kom de mest pessimistiske Røster. Dette var meget beklageligt, fordi man lyttede til dem i Udlandet, hvor man efterhaanden var kommet til den Opfattelse, at det britiske Riges Dage var talte som industriel Stormagt. Det var nødvendigt at faa et andet Syn paa Tingene og for at kunne give dette, havde Baldwin boret sig dybt ind i Emnet og ønskede at fortælle dem de Resultater, han var kommet til.

\*

Alle, der er kendt med Englands handelspolitiske Historie, burde vide, at den nuværende Pessimisme er et Ekko af den, der var saa fremherskende for et halvt Aarhundrede siden; dengang var man overbevist om, at Industriens, og dermed hele Handelens Solnedgang, var nær; Arbejderne var ikke nær saa duelige som før, Lederne i Industrien blev mere og mere evneløse, Kunsten at sælge Varer forstod man ikke, og paa mangt et komercielt Stævne forsikrede man, at den Tid var nær, da Græsset vilde vokse grønt og tæt i Manchesters og Liverpools Gader. Det var særlig i Firserne, at Humøret var saa langt nede, og da Joseph Chamberlain indledede sin store Toldbeskyttelseskampagne, fandt han Jordbunden vel præpareret, og England genlød en Tid af Slagordet: »Den døende Industri«. Det lød over hele Landet, og der gik mere end et Aarti, førend det forstummede. Mange troede, at den meget snart vilde gaa i sin Grav, og da det gik helt anderledes, var de aldeles uforstaaende, mente nærmest der var sket et Mirakel.

Nu er Luften atter blevet Chamberlainsk, og de yngre Økonomer, som har Føling med Industrien, Handelen og Søfarten, er begyndt at syngede den samme vemodige Vise, der mere og mere tager Form af en Ligsang ved den engelske Industris Baare. De mener, der er begaaet en Dødssynd, da man gen-

inførte Guldmøntfoden, men de glemmer samtidig, at de synger deres Sørgesang over et sejglivet gammelt Lig, som altid har haft den Vane at staa op fra de Døde, hver Gang man gjorde Forberedelse til en anstændig Begravelse.

Den Art af Pessimisme, som kom frem i den første Chamberlains Tid, og som nu er ved at komme til Magten igen, er i Virkeligheden et Fænomen, som har en sekel gammel Tradition bag sig. Naar man læser Edmund Burkes' »Letters of a Regicide Peace«, hører man om den veltalende Dr. Brown, der under den ærefulde Syvaarskrig offentliggjorde en meget omfattende filosofisk Afhandling, som skulde bevise, at de bedste Træk i det engelske Folks Karakter var forandret. Letsindighed og Umandighed havde taget Overhaand og var blevet betegnende for Nationen som Helhed. Derfor gik det, som det gik.

Denne Afhandling, der er baade noget uklar i sine Ræsonnementer og temmelig slet skrevet, blev meget snart overordentlig populær, til trods for, at den kom paa en Tid som Burke rigtigt karakteriserede saaledes: »Det virile i den engelske Aand gjorde sig aldrig gældende med større Energi end da. Aldrig havde Folkets Snille hævdet sig paa en stoltere og mere overlegen Maade. At der var Humør i Folket viste jo kun, at det havde Sans for dette Træk, der ikke maa savnet i noget Lands Fysiognomi.«

\*

Naar Pessimismen har vundet saa stærkt frem i England just nu, skyldes det først og fremmest det Faktum, at de ledende Eksportindustrier, Søfarten og Skibsbyggeriet, er stillet overfor en stærk Krise. Men dette Onde opvejes i England mere end i noget andet Land af flere Goder. Hjemmeindustrien har mere end nok at gøre, Detailhandelen er præget af Velstand, og man hører intet om Skatteklage fra den. Tværtimod kommer Pengene forbausende præcist ind og er et Bevis for, at en stor Del af Folket fortjener, eller i hvert Fald disponerer over en virkelig Indtægt, som gør det muligt at leve et Liv frit for Bekymringer. Disse Kredse af Folket bruger nærmest mere, end de bør, af Hensyn til den økonomiske Situation; de lader Pengene rulle uden at tænke paa, at der kan komme slemme Tider ogsaa for dem. Der har i Virkeligheden været et stort Sløseri med de private Indtægter, og man maa huske paa, at det vil ophøre, naar vi nu ved Guldmøntfodens Indførelse har tøjret os fast i og ved Virkeligheden. Men dette Sløseri har dog gjort sin Gavn. Det har vist os, hvor vi kan hente de store økonomiske Reserver, den Dag vi skal bruge dem til en finansiel Kraftanspændelse. Vil vi foretage den, har vi ogsaa Pengene. Før var jeg ikke klar derover,« pointerede Premierministeren, »men nu ser jeg det ganske tydeligt.«

At det engelske Samfund nu vaander sig saa stærkt skyldes ogsaa den Omstændighed, at Næringslivet havde det alt for let i det forrige Aarhundrede. Der var i Virkeligheden ikke nogen alvorlig Konkurrence, og hele Verdensmarkedet stod til dets frie Raadighed. Den engelske Handel opskede derved en Tendens til at sløje af og faldt som et Offer for en Trang til at omgaa Vanskelighederne. Først den tyske Konkurrence vakte den engelske Handelsmand af Dvalen indtil Krigen kom og demoraliserede det komercielle Liv; Inflationskrisen gjorde det muligt at vinde de store Formuer i en Fart og paa en let Maade, samtidig med at Konkurrencen udefra elimineredes. Hele Niveauet blev saa at sige med ét forrykket, og det viser sig jo stadig at være mere end vanskelig at faa det til at komme i det rette Leje igen. Alle, eller i hvert Fald en Mængde af Næringslivets Mænd tror,

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
<b>W.E. RIPPON</b>	
DAMPSKIBS AGENT	
<b>GENOVA</b>	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: WATKINS A.B.C. 5 <sup>te</sup> & 6 <sup>te</sup> UDG.	CODER: BENTLEY'S SCOTT'S 9 <sup>te</sup> & 10 <sup>te</sup> UDG.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### En Kollisions-Affære for Retten i Svendborg.

Ved Byretten i Svendborg afholdtes Onsdag Eftermiddag Søforhør i Anledning af, at Motorskonnert »Vega« af Kolding Søndag paa Rejse fra Svendborg til Rødvig er blevet paasejlet af norsk Damper »Kong Ring«.

Søretten beklædtes af Dommer *O. F. Smith* og Havneekspert *C. P. Christensen*.

I Retten var mødt for »Vega«s Assurandører Forretningsfører *Ove Hansen*, København, for »Kong Ring«s Assurandører Mægler *Thejll*. Endvidere var mødt som befuldmægtiget for »Vega«s Ejere Havnefoged *Fink*, Kolding.

Kaptajnen paa »Vega«, *Jacob Petersen*, forklarede, at »Vega« afgik fra Svendborg til Rødvig Lørdag den 12. ds., Kl. 8 Aften. Skibet sejlede for fulde Sejl med fuld Kraft paa Motoren, gik med en Fart af ca. 6 Knob, Vejret var fint og klart. Da man Søndag Formiddag Kl. 10½ passerede 3 Kosten paa Hou, observeredes en Damper om Bagbord med Kurs efter Langelandsbæltet. Da det imidlertid var Damperen, der havde Vigepligt, fortsatte »Vega« Kursen uforandret, idet Kaptajnen, der selv stod til Rors, gik ud fra, at Damperen vilde gaa agten om »Vega«. Men Damperen lod slet ikke til at have bemærket »Vega«; den fortsatte sin Kurs med en Fart af ca. 14 Knob lige imod den. Da Damperen var saa nær paa »Vega«, som i en Skibslængdes Afstand, og Sammenstødet var uundgaeligt, lagde Kaptajnen Roret haardt Bagbord, hvorved han formindskede Sammenstødet Kraft, idet Damperen nu tærnede mod Storboommen og Storgaffelen, der knækkede, men Skaden paa Skroget mindskedes en Del. Der- som Damperen med den Fart, den sejlede, havde ramt »Vega« midtskibs, vilde denne være bleven skaaret fuldstændig op, og

Besætningen sandsynligvis omkommen — erklærede Kaptajnen.

Efter Kollisionen stoppede »Vega« straks Maskinen for at undersøge den lidte Skade. Damperen stoppede ogsaa et Øjeblik, ca. 150 Favne fra denne, men fortsatte straks sin Sejlads igen uden at gøre noget for at komme i Forbindelse med »Vega«.

Ca. 10 Minutter efter Grundstødningen viste det sig, at »Vega« lakkede saa stærkt, at man, da man var bange for, at den skulde synke, ved Signal tilkaldte en Motorbaad, »Arne« af Rødvig, der befandt sig i Nærheden, og med denne afsluttedes der en Overenskomst om for en Betaling af 600 Kr. at slæbe »Vega« til Lohals. Da Skibet imidlertid ikke kunde blive repareret der, da der ikke fandtes Bedding, blev det tættet saa meget med Savsmuld og Tvist, at Rejsen kunde fortsættes til Svendborg, hvor det nu er blevet taget paa Bedding paa Ring Andersens Værft.

Skaden paa Skibet er af retslig udmeldte Mænd blevet takseret til 1,600 Kr.

### Tysk Tiltro til de store Sejlskibe.

Rederiet *F. Laiesz* i Hamburg har paa Tecklenburg Værft bestilt et firemastet Sejlskib paa 4,600 Dødvægt Tons. Skibet skal ikke forsynes med Hjælpe-motor. Det er den første tyske Bestilling paa et stort Sejlskib i Løbet af 8 Aar, og den viser, at Rederiet *Laiesz*, der tidligere var Tysklands største Sejlskibsrederi, endnu har Tiltro til de store Sejlskibe paa deres særlige Rute, fra Hamburg til Vestkysten af Sydamerika.

Fortsat fra Side 885).

at de har en Slags Ret til at insistere paa den samme Vinding som under Krigen. Et denne Margin ikke gøres mindre, er en af de vigtigste Grunde til, at det ikke gaar saa godt, som det burde. Kravet til store Overskud bør sættes ned, Arbejderne maa vise sig mere tilbageholdne, og de forældede engelske Fagfor- eningsreglementer maa laves om. De kan slet ikke rette sig efter Udviklingen i Tiden og er en mindst lige saa stor Hindring for det industrielle Liv, som Lønnens Højde.

Dog alt dette vil jo ikke vare ved. Forandringer maa komme som en Følge af den haarde Nødvendig- hed, og Pessimisterne har derfor ikke nogen Basis for deres bristende Tiltro til Fremtiden. Alle Skavan- kerne kan rettes, og det vil engang vise sig, at der er en stor økonomisk Reserve som kan udnyttes paa for- trinlig Vis, den Dag Omstændighederne kræver det.

Der er dem der mener, at man hverken i England eller andre Steder kan skabe et godt Forhold mellem Arbejdsgivere og Arbejdere, fordi den revolutionære Aand har grebet altfor stærkt om sig. Denne Frygt slaas ned af den Kendsgerning, at der ikke er nogen Jordbund for Revolutionen i et Land, der har saa stor Almenvælstand som England. Man fik et Indtryk af

det paa den store Scarborough-Konference. Her lød mange revolutionære Røster, men ingen af dem skar i den Grad igennem som den moderate Arbejders, der vilde slaa al Snakken om Revolution ned. »Se jer om i Scarborough. Masser af Arbejdere har benyttet sig af denne Fridag til med Kone og Børn at tage til Stranden for at bade. Tyder dette paa, at der er Stemning for Revolution?«

\*

Baldwins Bankettale, hvis Hovedpunkter i fortættet Form er gengivet her, har som sagt vakt megen Op- sigt i England. Selv gaar han jo for at være en god Del af en Pessimist. At han nu ser lysere paa Frem- tiden end mange af Næringslivets Førere, betegner man som en betydelig Vinding. En af Englands større Skibsredere, *John W. Kesler*, karakteriserede Talen saaledes i *Times*: »En klar og klog Mands Fremsyn, som jeg tror Skibsarten kan navigere efter med samme Tillid, som man følger et velafrettet Kompas.«

Et mere vægtigt Bifald kan vel næppe tænkes. Men om det vil overdøve Pessimisternes Advarselsraab, er vel et andet Spørgsmaal.

*Johannes Lehmann.*

**LÜBECKER**  
MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT  
LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI  
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

**GUSTAV METZLER**  
SKIBSMÆGLER · BEFRAGNING OG BUNKER  
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:  
METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,  
Helsingfors · Neptun, Bremen.

**JOHN P. BEST & CO.**  
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

## OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne af de under »Dansk Dampskibs-rederiforening« hørende Skibe androg den 21. December 37 Dampere med en samlet Bruttotonnage af 41,384 Tons og en Dødvægttonnage af 61,915 Tons.

## Mange Skibe strandede i Snestormen.

Snestormen har forårsaget en Mængde Strandinger rundt om i de danske Farvande. Det er mest Smaasejlere, der i Snetykningen er drevne i Land.

Saaledes er Motorpaket »Käte« af Svendborg strandet paa Thurø Rev, men kommen flot ved egen Hjælp. — Kvase »Elise« af Kolding er drevet i Land ved Ballen paa Samsø. — Tremastet Motorskonnert »Linnea« af Hveen, lastet med Træ til Randers, er strandet syd for Dragør og er vandfyldt. — En tysk Skonnert, lastet med Jernspaner, er drevet i Land ved Faxe Ladeplads. — En hollandsk Tjalk, hjemmehørende i Groningen, paa Rejse til Odense med Soyaskraa, er strandet ved Rørvig, og samme Sted er strandet Skonnert »Johanne« af København, paa Rejse fra Bornholm til København med Byg.

Lodsbaaden fra Hals, bemanded med fire Lodser, gik Søndag Formiddag ud for i Læ af Hals' Fyr at afvente en stor engelsk Damper, der skulde til Aalborg. Kort efter begyndte Snestormen at rase, og det blæste op til en sand Orkan med en Snetykning, der var saa uigennemtrængelig, at man fra Lodsbaaden ikke kunde se Fyret, og paa Grund af det oprørte Hav turde Lodserne ikke forsøge Landing. De sejlede derfor ind over Barren, men Isen var saa sammenpakket, at den lille Lodsbaad ikke kunde komme videre. Med stadig Fare for at blive drevet paa Grund af Isen laa den aabne Baad i 12 Timer paa Barren, og det siger sig selv, at de fire Lodser var yderst forkomne, da Havnedamperen »Frem« fra Aalborg om Morgenen ved 9-Tiden hjergedede Fartøjet.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. DECEMBER 1925.

London . . . . .	19,54	Madrid . . . . .	57,15
New York . . . . .	403,75	Amsterdam . . . . .	162,25
Berlin . . . . .	96,05	Stockholm . . . . .	108,20
Paris . . . . .	15,25	Oslo . . . . .	81,75
Antwerpen . . . . .	18,45	Helsingfors . . . . .	10,17
Zürich . . . . .	78,05	Prag . . . . .	11,97
Rom . . . . .	16,50	Wien . . . . .	56,95

## POSITIONSLISTE PR. 18. DECEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Kobbervik 17.12.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø* oplagt i Helsingør fra 26.9.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dalny 15.12.  
 s.s. *Aggersund*, Petersen, afg. Norfolk 14.12. til Danmark.  
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Stettin 19.12. til Hull.  
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Rotterdam 20.1.1  
 s.s. *Alexandra* oplagt siden 29.9.  
 s.s. *Alf* ank. København 18.12.  
 s.s. *Alfa* ank. Kotka 14.12.  
 s.s. *Alfred Hage* ank. Las Palmas 14.12.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Denia 16.12. til Malaga.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Swansea 18.12. til Stockholm.  
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Frontera 10.12.  
 s.s. *Anna* ank. London 15.12.  
 m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Gibraltar 16.12.  
 s.s. *Anneberg*, Korff, pass. Ushant 17.12.  
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Rotterdam 15.12.  
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, afg. Rahia 3.12. til København.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Barry 2.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas* afg. Newcastle 25.11. til Baltimore.  
 m.s. *Asia* ank. Antwerpen 18.12.  
 s.s. *Askø*, Olsen, ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Newport 8.12. til Dakar.  
 s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Harburg 15.12.  
 m.s. *Australien*, Dahl, afg. København 17.12.  
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. København 17.12.  
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt siden 8.12.  
 s.s. *Belgien* ank. Liverpool 16.12.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. Odense 16.12. til Leith.

s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.  
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. København 17.12.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Monastir 14.12.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 19.12.  
 s.s. *Bodil* ank. Nordenham 14.12.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Gedser 15.12.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Tacoma 12.12.  
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 16.12.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Sunderland 17.12. til København.  
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.  
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, afg. Danzig 13.12. til Hull.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia Blanca 16.12. til Rosario.  
 s.s. *Brattingsborg*, Andersen, ank. Stettin 22.11.  
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Svendborg 13.12.  
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 18.12.  
 s.s. *Britta* afg. Bilbao 11.12.  
 s.s. *Broholm* afg. Tyne 8.12. til Catania.  
 s.s. *Brosund*, Skou, afg. Ayr 11.12. til New York.  
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.  
 s.s. *Borglum*, Møllerup, afg. Havana 16.12.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. New York 2.12.  
 s.s. *Carmen* afg. Alicante 16.12.  
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. København 13.12.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. San Miguel 13.12.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann* ank. Rotterdam 16.12.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Cape Race 14.12.  
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Rufisque 15.12. til Bordeaux.  
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Dakar 5.12.  
 s.s. *Cyrlil*, Duhn, ank. Liverpool 16.12.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Ibiza 16.12.  
 s.s. *Dan*, Martinsen, ank. Civitavecchia 5.12.  
 s.s. *Danefeldt*, Christoffersen, afg. Leith 18.12.  
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Danzig 17.12.

SKIBS-  
PROVIANTERINGS-  
HANDLERE

## København:

J. Andersen &amp; Co., Frederiksgade 7.

## Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

## Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.  
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.  
Telgr.-Adr. Saxberg.

## KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

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

LONDON

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 .....	} »Lambrose»
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 .....	

GOOLE

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5  
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

## J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.  
LONDON, E. C. 3  
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

## T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,

GOOLE

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» 57, 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

SUNDERLAND

## CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM OG LÆGTER-EJERE  
Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved  
Tees-Floden som Duncan Brothers, Bugserbaad-Ejere, siden 1828,  
EXCHANGE PLACE Telegr.-Adr.: TUGBOAT  
MIDDLESBROUGH

Agent for Danmark og Sverige:  
J. E. GRANZOW,  
Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:  
THOROLF HANSEN,  
Bergen.

MIDDLES-  
BROUGH

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

## R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:

»Cinema Stars» · »Robert L. Cook» · »Hutton» · »Stage»

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,  
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

## 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 SØCT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

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

## E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.  
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHELL

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.



s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. London 5.12.  
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Vejle 17.12.  
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 13.12. til Danmark.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Baltimore Md. 16.12.  
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Miami 4.12.  
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit* ank. London 14.12.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas* ank. Rotterdam 12.12.  
 s.s. *Ebba* ank. Ljusne 16.12.  
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Algier 16.12. til Tunis.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Oporto 16.12. til København.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. London 18.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Elisabeth*, Jensen, afg. Southampton 15.12.  
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt siden 5.12.  
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. København 18.12.  
 s.s. *England*, Stengade, pass. Colon 6.12.  
 s.s. *Erik* oplagt siden 1.10.  
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Algoa Bay 18.12.  
 s.s. *Erik Boye* afg. Sunderland 16.12.  
 s.s. *Esbarn Snare* oplagt siden 4.10.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester* afg. Mariager 16.12.  
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, afg. København 17.12. til Burntisland.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. West Hartlepool 17.12.  
 s.s. *Estonia*, Paulsen, pass. København 19.12.  
 s.s. *Expres* oplagt siden 13.10.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Gibraltar 15.12.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. W. Hartlepool 15.12.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimshby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.  
 m.s. *Fionta*, Skjoldam, ank. Suez 19.12.  
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Korsør 15.12. til Hull.  
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Aarhus 19.12.  
 s.s. *Frankrig* ank. Nykøbing F. 17.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Cardenas ?  
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Colombo 16.12.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. København 20.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Newport News 7.12.  
 s.s. *Frejr* oplagt siden 6.10.  
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 16.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Rørdal 21.11. til Miami.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.  
 s.s. *Gerda* ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Geysir* oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk 30.11. til Esbjerg.  
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leningrad 12.12.  
 s.s. *Grønsund*, Hansen, pass. Gibraltar 17.12. p. R. t. Spezzia.  
 s.s. *Gunver* ank. Leningrad 26.11.

## H

s.s. *H. Pontoppidan* ank. Sunderland 17.12.  
 s.s. *Hadsund*, Hansen, pass. Brunsbüttel 18.12. paa Rejse til London.  
 s.s. *Halldan*, Ørbeck, afg. København 15.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Holland*, Christiansen, ank. Seaham Harbour 15.12.  
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, afg. Castellon 16.12. til Hamburg.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. East London 14.12.  
 s.s. *Hans Broge*, Winther, pass. Charleston 12.12.  
 s.s. *Hans Tavsens* ank. Burntisland 16.12.  
 s.s. *Harald* oplagt i København 23.7.  
 s.s. *Harriet* pass. Gibraltar 14.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Nakskov 16.12. til Newvastle.  
 s.s. *Hekla*, Bosch-Kronika, oplagt.  
 s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttel 10.12.  
 s.s. *Helga*, ank. Sundsvall 13.12.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 9.12.  
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.  
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Swansea 12.12.  
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 17.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 11.12. til Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 17.12. til Swansea.  
 s.s. *Holland*, ank. Danzig 18.12.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hugo*, Thorkekin, ank. København 15.12.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Caronte 16.12.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Balboa 17.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Garston 14.12.  
 s.s. *Inger*, ank. Sundsvall 13.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Gibraltar 9.12. paa Rejse til Lybæk.  
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.  
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. København 17.12. til Oslofjord.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 15.12. til Memel.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Gibraltar 18.12. til Rufisque.  
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. San Francisco 15.12.  
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Newport News 12.12.  
 s.s. *Jenny*, ank. Ljusne 16.12.  
 s.s. *Johanne*, pass. Brunsbüttel 16.12.  
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Josey*, Jensen, afg. Nuevitas 15.12. til Quenstown.  
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Halifax N. S. 14.12.  
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, afg. Hamburg 16.12.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Hirtshals 18.12.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Blyth.  
 s.s. *Kalø*, Andreassen, ank. Aalborg 17.12.  
 s.s. *Karen*, Jordt, pass. Gibraltar 13.12.  
 s.s. *Karla*, ank. Grao. 15.12.  
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.12.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 16.12. til Stettin.  
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Dunston 12.12.  
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Sarpsborg 11.12. til Boston.  
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Oran 12.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Cartagena 15.12.  
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.  
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 14.12. til Grangemouth.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Cardenas 12.12.  
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, pass. Kieler Kanal 16.12. paa Rejse til London.  
 s.s. *Kurland*, Berntsen, ank. Kalundborg 18.12.  
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12.

## L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Caronte 10.12.  
 s.s. *Lifland*, Haure Petersen, ank. West Hartlepool 11.12.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Trapani, 18.12.  
 s.s. *Lillian*, afg. Stugsund 15.12.  
 s.s. *Lily*, Paulsen, afg. Valencia 9.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Aalborg 12.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 10.12. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 15.12. til Danzig.  
 s.s. *Maine*, Heide, i Dok i Frederikshavn siden 6.12.  
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, ank. Shanghai 17.12.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Sundsvall 17.12. til Rouen.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Port Talbot 8.12. til Dakar.  
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Swansea 14.12.  
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.  
 s.s. *Marie*, ank. Königsberg 14.12.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Aarhus 18.12. til Immingham.  
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Göteborg 17.12.  
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Newcastle 16.12.  
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 15.12. til St. Vincent.  
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New York 11.12. til Lissabon.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Danzig 13.12. til London.  
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Antwerpen 17.12. til Tangier.  
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, ank. Barcelona 18.12.  
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

## N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Tyne 11.12.  
 s.s. *Nancy*, ank. Hamburg 16.12.  
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Colombo 17.12.  
 s.s. *Nautik*, afg. Kotka 16.12.  
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 11.12.

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT  
 INDEHAVERE AF:  
**NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.**  
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«  
 NEW ORLEANS

MONTREAL

**BLIDBERG ROTHCHILD Co. INC.**  
 DAMPSKIBS AGENTER OG SKIBSMÆGLERE  
 59-61, PEARL STREET      Telegram-Adr.: BLIDBERG  
 NEW YORK CITY  
 Repræsentanter for:  
 BLIDBERG METCALFE & CO., GÖTEBORG

NEW YORK

**DOMINION SHIPPING COMPANY**  
 (S. A. FOLDEN)  
*Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter*  
*Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.*  
 TELEGRAM-ADRESSE: "DOUBLEDECK"  
 14, PLACE ROYALE  
 MONTREAL, CANADA

MONTREAL

**Montreal Ship Supply Company**  
 AGENTER FOR SKANDINAVIEN: MONTREAL (CANADA) LONDON AGENT:  
 FERD. PHILIPSON & CO. TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL C. P. FRESHWATER  
 AMALIEGADE 29 B KØBENHAVN *Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger* 101, LEADENHALL ST.  
 LONDON E. C.

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

ROTTERDAM

**STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"**  
 FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF  
 Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transporters, 8 Tons  
 Flydekraner, Skure med elektriske Kajakraner, 34,000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtre, Værksteder etc.  
 Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.  
**ROTTERDAM** **AMSTERDAM** **ZAANDAM** **ANTWERPEN**  
 Corn. Trompstraat 1-7 · Telegr.-Adr.: Frantswart. Avenue d'Italie 84 · Telegr.-Adr.: Frantswart.  
 Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.  
 Telefon: Central 770.

FREDERIKS-  
HAVN

**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 28

Filtaler i:

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

KØBENHAVN

**"Alpha"** Leveres  
**Motoren** 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

**I FREDERIKSHAVN**

provianteres de Herrer Skibsførere bedst  
 og billigst hos

**P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen**  
 Telegr.Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482  
 Skibshandel

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

Skibsbyggere-Ingeniører

**KOLBEWERFT KIEL**

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtere, 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. *Nerma*, pass. Holtenau 15.12.  
 s.s. *Nevada*, Fischer, i Dok i Oslo siden 16.12.  
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niobe*, pass. Gibraltar 15.12.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Sevilla 16.12.  
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Rotterdam 17.12.  
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Hernøsand 14.12.

**O**

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt i København siden 14.11.  
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Hamburg 15.12.  
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.  
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio de Janeiro 14.12. til Bahia.  
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Port Talbot 11.12.  
 s.s. *Oscar II*, afg. København 18.12. til New York.

**P**

s.s. *P. Madsen*, afg. København 15.12.  
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Grangemouth 18.12.  
 s.s. *Pacific*, Andersen, afg. Alexandria 15.12.  
 s.s. *Palnatoke*, Bast, pass. Holtenau 15.12. paa Rejse til Rouen.  
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 15.12.  
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Newcastle N. S. W. 16.12.  
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pensylvania*, Herskind, afg. Miami 12.12. til Hanstol.  
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Cape of Good Hope 2.12. paa Rejse til Fremantle.  
 s.s. *Palaris*, Holm, ank. København 13.12.  
 s.s. *Polly*, Fischer, ank. Korsør 16.12.  
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Svendborg 17.12.

**R**

s.s. *Randi*, ank. Kotka 15.12.  
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Sønderborg 17.12.  
 s.s. *Rhone*, i Exportfart, afg. Leith 15.12. til København.  
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, afg. Grangemouth 16.12.  
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Odense 17.12.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Tyne Dock 15.12.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Sfax 14.12.  
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. Newcastle 15.12.

**S**

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 16.12. paa Rejse til Nyborg.  
 s.s. *Seine*, afg. Riga 16.12. til Reval.  
 K.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 13.12. paa Rejse til St. Nazaire.  
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Port Elisabeth 15.12. til Dunkirk.  
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Perth 15.12.  
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Durban 14.12. til Las Palmas f. O.  
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Honolulu 17.12. til Kobe.  
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Wellington 14.12. til Sydney.  
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Antwerpen 8.12.  
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 17.12.  
 s.s. *Sigvald*, Hansen, afg. Beckton 17.12. til Varberg.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Danzig 10.12.  
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Skutskär 16.12.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 15.12.  
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Sevilla 12.12.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Danzig 13.12.  
 s.s. *Skinfaxe*, ank. København 16.12.  
 s.s. *Skjold*, ank. Antwerpen 12.12.

s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Dunnet Head 17.12.  
 s.s. *Skolland*, ank. Swansea 16.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Paulsen, ank. Vejle 18.12.  
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 16.12. til Blyth.  
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Methil 13.12.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Danzig 14.12.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 13.11.  
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Casablanca 10.12.  
 s.s. *Stella*, ank. London 15.12.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Norfolk 11.12. til København.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Nakskov 17.12. til Danzig.  
 s.s. *Svava*, oplagt siden 24.11.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Rufisque 14.12.  
 s.s. *Svend*, Nielsen, ank. Antwerpen 16.12.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Sfax 16.12.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Matanzas 17.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, i København-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *T. M. Werner*, afg. Rufisque 12.12.  
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.  
 s.s. *Taarnholm*, afg. København 17.12. til Aalborg.  
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.  
 s.s. *Texas*, afg. Teneriffe 4.12.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Grangemouth 16.12.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 17.12. til La Pallice.  
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Dunston 16.12. til Trapani.  
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Antwerpen 18.12.  
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Nuevitas 16.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Ankersø, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Messina 16.12. til Palermo.  
 s.s. *Tyr*, Christensen, ank. Oslo 15.12.

**U**

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Dunkirk 16.12.  
 s.s. *Ulla*, Jessen, afg. Valencia 8.12.  
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Port Talbot 16.12.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 14.12.  
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Norfolk 2.12.

**V**

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Watchet 7.12.  
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Cardiff 16.12.  
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Antwerpen 17.12.  
 s.s. *Vera*, Hjorth, pass. Brunsbüttel 14.12. paa Rejse til Rouen.  
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt i København.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Havana 16.12.  
 s.s. *Vidar*, i København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Petersen, ank. København 6.12.

**W**

s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Gent 18.12.  
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, pass. Dunnethead 14.12.  
 s.s. *Wm. Th. Mallng*, Olsen, afg. København 15.12. til London.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Hamburg 18.12.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Rasmussen, oplagt siden 27.10.  
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Watchet 12.12.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Cornerbrook 7.12.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Nørre Sundby 9.12.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALAbonnement  
i Udlandet Kr. 20,00 pr. AarADMINISTRERENDE 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 &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

**Set. Anna Plads 28**

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**

Telegram-Adresse: PACAO

**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**BOLINDERS** RAAOLIE-MOTORER  
FOR SKIBE OG STATIONÆRIngen Vandindsprøjtning. Ingen Kompressor. Meget ringe Brændstofforbrug.  
ØJEBLIKKEG I GANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES

**NIC. PEDERSEN**HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

FORLANG TILBUD

Enepræsident for Danmark:

**HARRY LEVIN**

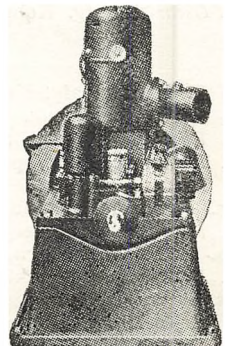
(INGENIØRAFDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**V. & E. MATHIESEN**

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

**JENS JØRGENSEN & C<sup>o</sup>**

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

**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

**J. ANDERSEN & C<sup>o</sup>**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**WIESE & CO., LISSABON**

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

**AGENCIA MARITIMA LTD., FARO**

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMPKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

# REGISTER

## TIL

# DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JULI — 31. DECEMBER 1925

	Side		Side
<b>A</b> alborg og Nørresundby Havne betragtes som en Havn ved Legislation af Dokumenter.....	834	<b>Ø</b> mden som Bunker-Havn.....	882
Aarsmøde i Sveriges Rederforening .....	676	Engelsk Fagforeningspolitik og Søfolkene.....	801
Afmønstring og Landstigning i Hamburg .....	577	Englands industrielle Stilling .....	885
Aktieselskabsloven .....	863	Estland sælger sin Statsflaade .....	800
Amerikas Handelsflaade 1. Juli 1925.....	697	Estlands Udenrigshandel .....	512, 543
Amerikansk Skibsfarts Andel i Amerikas Udenrigshandel..	748	Europas Forenede Stater .....	869
Amerikanske Skibe, Lov om Hjemsted for.....	579	<b>F</b> inske Krav i Anledning af Beslaglæggelsen af Tonnage under Krigen .....	812
Ansvarsbegrænsning for Redere.....	660	Finske og danske Skibes Maalingsdokumenter, gensidig Anerkendelse .....	678
Arbejdsløshed ved Skibsforslis.....	880	Finsk Rute-Fragtfart paa Sydamerika .....	865
Arbejdstid og Lønninger til Søs.....	507	Flensborg Frihavn bortforpagtet .....	649
Arbejdstidsloven i Sverige.....	882	Flere Lossehavne .....	550
Arbejdstiden paa tyske Værfter .....	711, 776	Fords Skibskøb .....	644
Argentinske Indvandrigsbestemmelser .....	495	Forhyringsloven .....	879
Argentinsk Sømandslov, Forslag til ny Lov .....	576	Forskel mellem det nationale Flag og andre (Flagdiscrimination) .....	665
Australsk Navigation Act.....	883	Fragtratetallet .....	453, 512, 577, 665, 746, 816, 864
Australiens Statsdrift af Skibe skal fortsættes.....	597	Fragttaksterne for de smaa Skibe.....	763
Australske Sømandsorganisationers Overmod.....	578	Franske Havnetakster, Ændringer .....	508, 547
<b>B</b> altic Certepartiet .....	729	Frihavnen i Colonia, Uruguay.....	540, 866
Befragternes Agenter og Rederiets Interesser.....	661	Fragtfarten paa Spanien .....	681, 783, 847
Bemandingsspørgsmaalet .....	623, 640, 660, 717, 882	Fyr- og Lastepenge i Norge.....	678
Beskatning af Skibsassurancegevinst .....	744	Fyr- og Vagervæsenet .....	487, 523
Beslaglæggelsen af Tonnage under Krigen.....	812	<b>G</b> enova, Advarsel fra Havnemyndighederne.....	751
Biscayabugten, Hævning af Havbunden.....	661, 818	Gensidig Loyalitet mellem Skibsredere.....	829
Bjergning eller Bugsering, en Dom.....	651	Gold dues i Portugal .....	549
Bremen-Selskabernes Fusion .....	867	Göteborg, nye Arbejdsaftaler .....	835
Britisk Sømandsstrejke .....	692	Götaverkens Aarsresultat .....	815
<b>C</b> anadisk Strandingskommissær .....	610	<b>H</b> ague-Reglerne .....	609
Certeparti-Klausuler, Kollision mellem .....	627	Hamburg, Desertioner .....	559, 577
Cessing Charges i irske Havne .....	787	Hamburgs Havneafgifter forhøjede .....	730
Chilensk Konsulatstarif .....	796	Hamburgs Havnelov .....	802
Comité Maritime International, Konference i Genova 1925	765	Handelen følger Flaget .....	560
Colonia Frihavn .....	540, 866	»Hans Jensen«s Stranding ved Canada.....	610
Cuba, større Udgifter for Skibsfarten.....	660	Havarier i russiske Havne .....	715
Czechoslovaekiets Adgang til Hamburg og Stettin.....	525	Havneafgifter i Frankrig ændrede.....	508, 547
<b>D</b> algliesh, Svar til .....	829	Havneafgifterne i Genua forhøjede.....	613
»Dania« mod Thor E. Tulinius, Sø- og Handelsretsdom..	662	Havneafgifterne paa Island .....	785
Danmarks Søfart (Direktør E. Maegaard).....	467, 489	Havneafgifter i Leningrad .....	496
Dansk Dampskibsrederforening om Valutasituationen.....	607	Havneafgifterne i Lissabon.....	578, 764
Danske Lods .....	853	Havneafgifterne i London, Nedsættelse?.....	800
Danske Arbejders Besøg i Rusland .....	743	Havneafgifterne i Luleå .....	766
Danske Lastningsbestemmelser godkendt paa New Zealand	682	Havneafgifterne i Piteå .....	760
Danske Navigatorers Bibliotek, Aarsberetning.....	734	Havneafgifterne i Provinsen 624, 639, 659, 675, 691, 708 743, 759, 827	
Dansk-finsk Traktat om Maalingsdokumenter .....	678	Havneafgifter i Spanien.....	692
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling 454, 470, 493, 526		Havne- og Brotaksterne i Ribe, Varde og Hasle.....	864
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club.....	458	Hjemsted for amerikanske Skibe, Lov om.....	579
Danske Skibes Adgang til Kystfart i Canada.....	524	Hovmesterkonflikten i Norge .....	845
Danzig, Nedsættelse af Havneafgifter .....	488	Hyrerne paa danske Skibe.....	641, 660, 695, 759, 832
Danzigs Havn, Trafikken paa ....	468, 529, 576, 717, 848, 865	Hyreudsættelser i Norge, Krav om .....	676
Danzigs Havn, Taagesignaler .....	882	Hyresatser i Tyskland .....	762
Dawesplanen og Tysklands Skibsfart.....	833	Hyreudgifter, Sammenligning mellem et dansk og et svensk Skib .....	813
Den danske Skibsfart og Tiden.....	817	Hævning af Havbunden i Biscayabugten.....	661
Desertionerne .....	523, 559, 577	<b>I</b> bis«-»Tana«-Sagen, Dom .....	816
Dieselfærge til Ruten Jylland-Norge .....	578	Indløbet til Svendborg .....	834
Dobbeltbeskatningen .....	487	Internationale Konventioner .....	727, 879, 880
Dom i »Ibis«-»Tana« Kollisionssagen.....	816	Isbryderafgift i Königsberg .....	834
Driftssammenligning mellem Motorskib og Dampskib....	779		
Dækslast, Kastning eller Tab af.....	528		

REGISTER TIL DANSK SØFARTS TIDENDE

	Side		Side
Isbryderafgift i Letland.....	813	Norske Interesser i Kina.....	542
Isbryderafgift i Stettin-Swinemünde .....	853	Norske Krav om Nedsættelse af Hyrerne.....	676, 800
Isbrydning i Sortehavet og det assosvke Hav.....	697	Norske Lodstakster forhøjede .....	577
Islandsk Spiritusmonopol, Lov om.....	615	Norges Skibsfart i 1924.....	853
Italiensk Rutefart, Statsstøtte .....	543, 748	Norske Skibsværfters Kaar .....	749
Italiens Valuta .....	549	Norsk udenrigsk Skibsfarts Nettofortjeneste.....	778
Italiensk-russisk Handels- og Transportselskab.....	453	Norsk Veritas .....	729
Japans Skibsbygningsindustri .....	565	Nybygget Skib oplagt .....	676
Jernbanekonvention mellem Sovjetunionen og visse Nabo- lande .....	490	Ny japansk Skibstype til Trælast.....	745
Joint Maritime Commission og Navigatørerne.....	866	Øliespørgsmaalet .....	781
Kajafgifter i Hamburg forhøjede.....	730	Ophugning af Tonnage i Japan med Statsstøtte.....	683
Karachis Havn .....	814	Oplagt Tonnage .....	598, 615, 625, 641, 695, 831
Kartoffelimport til Finland.....	865	Oplagt Tonnage i Sverige.....	580
Kielerkanalen, Trafikken i 3. Kvartal 1925.....	828	Oplægning Midlet .....	707, 709, 728, 743, 745, 829
Kiel som Transithavn .....	729	Opsigelse af norske Overenskomster.....	800, 818
Kollisionssagen »Ibis«-»Tana«, Dom.....	816	Oscarshamn Skibsværft nedlægges.....	731
Konnossementer, Førerens Ret til at udstede i finske Havne .....	697	Otte-Timers Dagen til Søs.....	608
Kovno, Havnebygning .....	697	Panamakanalen Trafikken gennem .....	882
Krigsskibes Vigepligt .....	713	Parkeston, Dieselmotorskibet .....	541
Kranafgift i Cuxhaven .....	800	Pensionering af Søfolk i Sverige.....	708
Kronprins Frederiks Fond og Harbørefondet.....	814	Piteå, nye Havneafgifter.....	760
Kystfart i Canada, danske Skibes Adgang til.....	524	Portugal, gold dues .....	549, 665
Københavns Havn nedsætter Taksterne.....	879	Portugisisk Discrimination .....	853
Königsberg, Isbryderafgift .....	834	Portugisisk Monopol .....	798
Königsberg Kanalen, Trafikken gennem.....	780	Portugisisk tvungen Lastelinje.....	848
Königsberg, Laste- og Losningsudgifter.....	814	Proviant-Monopolet i Constanza.....	458
Landbrugseksporten .....	843	Provinhavnenes Takster.....	624, 639, 659, 675, 691, 708, 743
Landstigning i Leningrad.....	610	Radiotelegrafister paa tidsbefragtede Skibe.....	524
La Plata-Floden, vanske Besejlingsforhold .....	593	Radiotelegrammer om Is- og Besejlingsforhold ved Finland	710
Laste- og Losningsudgifter i Königsberg.....	814	Redere og Købmænd, Samarbejde.....	775
Leningrad, Havneafgifter .....	496	Rederne og Maskinmestrene .....	451, 649
Leningrad, Havneusaner .....	510	Redningsvæsenets Virksomhed 1924—25.....	828
Leningrad—Udlandet, Ruteforbindelser .....	488	Rene Konnossementer for beskadiget Ladning.....	509
Leningrad, Vintersejladis paa .....	854	River Plata, vanskelige Besejlingsforhold.....	593
Liggedagene naar begynder de?.....	776	Rotorskibets Udvikling .....	665
Lillebælts-Broen .....	834	Rotortype, ny .....	578
Lissabon, forhøjede Havnetariffer .....	578	Rotteudrydning i Skibe .....	830
Locarno, Polen og Europas kommercielle Liv.....	849	Ruslands Handel med U.S.A. fordoblet .....	613
Lodsens Ansvar .....	843	Ruslands økonomiske Situation September 1925.....	797
Lodsafgifterne i Portugal nedsatte.....	718	Russiske Skibsbygningsplaner .....	598, 712, 730
Lodsernes Lønforhold .....	560, 650, 682, 795	Russiske Skibskøb i Udlandet.....	785
Lodstvang .....	639, 795, 843	Ruteforbindelser Leningrad-Udlandet .....	488
Londons Havn, Trafikken paa.....	785	Rutetrafikken Japan—San Francisco.....	679
Losning af Trælast i Belgien.....	780	Røgning af Skibe i Montreal.....	778
Losningsomkostningerne i Londonerry .....	780	Salget af amerikanske Statsskibe.....	696
Losseafgift for Kaolin i Hallstavik.....	719	Samarbejde mellem Redere og Købmænd.....	775
Lærebog i Sømandsskab .....	798	Samarbejdet med Tyskerne .....	864
Lønkonflikt indenfor den tyske Skibsfart.....	747	Sammenslutning af U.S. Shipping Boards Linjer til skandi- naviske og baltiske Havne.....	452
Lønkonflikt paa islandske Trawlere.....	765	Santos, Forsinkelser .....	544, 597, 854
Maaalebreve for danske og svenske Skibe, Anerkendelseaf	490	Santos, ny Havn .....	597
Marokko, spansk-fransk Blokade .....	545	Sejladsen paa Nedre-Elben, ny Forordning.....	830
Maskinisteksaminerne .....	630	Sejlskibskonflikten ..	575, 591, 609, 623, 640, 666, 715, 732, 750, 800, 811, 832
Maskinmesterkonflikten .....	451, 649	Sejlskibenes Minimaltariffer .....	866
Memels Handel og Skibsfart 1. Januar—30. Juni 1925....	698	Shipping-Skole .....	508
Mexicanske Afgifter .....	529	Sibirien, ny Havn .....	683
Middelhavet, usikre Havne .....	524	SkandinavisK Konference om Skibes Sødygtighed.....	647
Mineudlægning i lettisk Farvand .....	609	Skatterne, en Hindring for Erhvervene.....	844
Montreals Havn i 1924.....	663	Skibenes Bemanding .....	623, 640, 660
Motorbrændsel, nyt .....	666	Skibsfartens Betyggelse, Lov om Forholdsregler til.....	564
Motorfærge til Storebælt .....	576	Skibsfarten paa Australien.....	694
Motor-Redningsbaade paa Passagerskibe .....	597	Skibsfarten paa Brasilien.....	866
Motorskibsbygningen .....	593	Skibsfarten paa canadiske Havne.....	785
Motorskib mod Dampskib.....	779	Skibsfarten paa Cuba, større Udgifter.....	660
Navigatørkongres, 7. nordiske .....	592	Skibsfarten paa danske Havne .....	492, 629
Navigatørerne og The Joint Maritime Commission.....	866	Skibsfarten paa Hamburg, Antwerpen og Rotterdam..	577, 642
Nordatlantiske Passagertrafik .....	512, 643	Skibsfarten paa Paranafloden .....	746
Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling .....	469	Skibsforsikringsgevinst, Beskatning af.....	744
Norske Bruttofragter i 1924, .....	613, 778	Skibsforlis i 1. Kvartal 1925.....	469
		Skibsforlis i andet Kvartal 1925.....	628



REGISTER TIL DANSK SØFARTS TIDENDE

	Side		Side
Skibsfarts-Problemer i vore Dage.....	777	Telegrafiststrejken i England.....	843
Skibsfartens Udgifter i Udlandet.....	778	Tilsynet med Skibe .....	452, 566, 592
Skibsfartens vanskelige Kaar .....	765	Tonnageafgifter i Dunkerque .....	630
Skibs- og Vareafgifter i Nakskov og Korsør.....	677	Tonnageoplægning .. 598, 615, 625, 641, 695, 707, 709, 728,	743, 745
Skibspriser i 2. Kvartal 1925.....	525	Tonnageoplægning som Fragtregulator 598, 615, 625, 641,	695, 707, 709, 728, 743, 745
Skibspriser i 3. Kvartal 1925.....	713	Traadløs Telegraf paa japanske Skibe.....	531
Skibsrederes gensidige Loyalitet .....	829	Trade follows the flag .....	560
Skibstilsynet .....	452, 566, 592	Trafikken paa Danzigs Havn.....	468, 529, 576, 717 848, 865
Sovjetunionens Havne, Besejlingen af.....	509	Trafikken paa Hamburgs Havn.....	540, 846
Sovjetunionens Skibsregister .....	612	Trafikken i Kielerkanalen i 3. Kvartal 1925.....	828
Spansk-fransk Blokade af Marokko .....	545	Trafikken paa Spanien og Portugal.....	744
Spanske Handelslettelser .....	712	Transport af brandfarlig Olie i Træskibe.....	613
Spanske Skibsfartssubventioner .....	728, 827	Trælastbefragtningen fra Østersøen til U.K.....	778
Statsdrift af Skibe .....	591, 696	Trælastfarten paa Østersøen.....	561
Statsflaaderne .....	507, 591, 597	»Tyden«-Segl .....	509
Statsisbryderen til Provinshavnene .....	881	Tysklands Smaaskibsfart .....	575
Statskonkurrence i Argentina .....	827	Tysk-russisk Handelsoverenskomst .....	715
Statsstøtte til den tyske Skibsbygningsindustri.....	711, 776	Tysk Skibsværftstrust opgivet .....	799
Statsstøtte til Tonnageophugning i Japan.....	683	Tysk Sørets Kendelse .....	795
Statsstøtte til den italienske Rute fart.....	543	Tvungen Lastelinje i Portugal.....	848
Statssubvention nægtet .....	796	Udlændinge paa danske Skibe.....	624, 775
Stormagternes Kamp om Olien.....	781	Udryddelse af Rotter om Bord.....	830
Støtte til engelsk Skibsbygning .....	764, 796	U.S.A.'s Handelsflaade og dens Betydning.....	843
Subventionen til Göteborg—Frederikshavn Ruten.....	800	U.S.A. Linjerne og Svenska Amerika Linjen.....	626
Svendborg, nye Fyr tændes.....	834	Usikre Havne i Middelhavet .....	524
Svensk Rederi ødelagt af Arbejdstidsloven.....	651	Valutasituationen, Dansk Dampskibsrederiforenings Ud- talelse til Regeringen.....	607
Svenske Bruttofragter i 1924.....	681	Valutaspørgsmaalet, de norske Rederes Syn paa Spørgs- maalet .....	864
Sveriges Rederforening, Aarsmøde.....	676	Vancouvers Havn, Udviklingen af.....	694
Sworn Measurers .....	559	Varers Beregning i Registertons i Norge.....	761
Søfartsmuseet paa Kronborg.....	785	Vareudvekslingen med Sovjetrusland.....	846
Søfolks Pensionering i Sverige .....	708	»Vikingen« .....	845
Søforlis-Domme .....	581	Vintersejladis paa Leningrad .....	854
Søfyrbøderforbundet .....	640	Voldgiftskendelse, Afskedigelse af Maskinmestre.....	452
Sømandshyrer, en Sammenligning .....	580, 641, 660	Voldgiftskendelse, Spørgsmaal om »Mellemtrejser«.....	761
Sø- og Handelsretsdom .....	509, 597, 662, 693	Voldgiftskendelse i Spørgsmaal om Overtid.....	733
Sømandsskab, Lærebog i .....	798	Zeyen & de Meyer, Rotterdam.....	661
Sømandsstrike, britisk .....	692		
Sømandenes Demonstration .....	811		
Søsager, Paadømmelse af .....	659		
Taaesignaler i Kielerkanalen .....	744		
Taaesignaler ved Danzigs Havn.....	882		
Tab af Dækslast .....	528		
Telegrafiststrejke .....	559, 576		