



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskernes Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Carlsberg
Export
Øl

*slanke Flasker
m. Guld-Etk.*

*Pryder et
festdækket
Bord.*

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION»

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION» Hovedkontor: HELSINGFORS Coders: SCOTT'S & WATKINS'

MEDEMMER:			
Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.:	»Mittler»
do.	Seppinen & Co. Stevedores.		»Mannola»
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.		»Karelia»
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore		»Sohne»
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.		»Mittler»
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.		»Sandholm»
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.		»Blombergs»
Kotka	Björklund & Co. A.B.		»Edvbjörklunde»
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.		»Associations»
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.		»Edvbjörklunde»
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.		»Edvbjörklunde»
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.		»Edvbjörklunde»
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.		»Edvbjörklunde»
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.		»Newstevedoring»
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.		»Export»
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.		»Wass»
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.		»Wahlbrost»
Kristinestad	Lindqvist & Co.		»Lindqviste»
Kaskö	Lindqvist & Co.		»Lindqviste»
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.		»Victorek»
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.		»Merivälitys»
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Association»
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget		»Prompt»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.		»Speed»
Möllersvik	Stuvarebolaget		»Prompt»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.		»Speed»
Himango	Stuvarebolaget		»Prompt»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.		»Speed»
Brahestad	The Association Stevedores.		»Despatch»
do.	F. Thompson		»Thompsons»
Uleåborg	Stuvarebolaget		»Prompt»
Haukipudas	Stuvarebolaget		»Prompt»
Kemi	S. R. Bygglin		»Bygglin»
do.	Stuvarebolaget		»Prompt»
Torneå	Torneå Stevedoring Co.		»Stevedoringco»

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikker af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8 Mezz.** TLF. 3491 & 13370KAJ OG PAKHUSE: **HOLMS PLADS** TLF. AMAGER 4921EFTER KONTORTID KALDES **S. OLSEN** TLF. HELRUP 539 Y**ALFRED CHRISTENSEN**

Telgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 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 1897GARANTI 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 · LÆGEGADE 8

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

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovieranting · Lager af alle Skibsforødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: “ALFMUNT”

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM, OG LÆGTER-EJERE

Den ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved
Havne-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.

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.**East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.****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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK



NUM · 27

FREDAG 2 · JULI 1926

33 · AARG

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

ERHVERVENES TRÆNGSELSTID

Alle danske Erhverv er i Øjeblikket i den samme Baad. Inden for alle Erhverv er Arbejdsløsheden stigende, den er større end nogen anden Sommer. Og Aarsagen hertil? Vi kan ikke konkurrere paa Verdensmarkedet, inklusive vort eget, fordi vore Produktionsomkostninger, vort Lønningsniveau og Levestandard — den individuelle som den statsholderiske — er saa meget højere end andre Landes.

Lad det være sagt til vor Regerings Ros, at den katastrofale Tilstand, hvori vore bærende Erhverv i Øjeblikket befinder sig, ligger den alvorligt paa Sinde. Den er sikkert ogsaa ganske klar over, hvor det er, at Skoen trykker — dens Ordre til Landmandsbankens Direktion om at indskrænke Personalets Størrelse og at reducere Lønnings-Niveauet tyder i alt Fald derpaa. Men partipolitiske Grunde, Hensynet til den socialdemokratiske Vælgerhær, forbyder Regeringen at praktisere det samme System overfor Tjenestemændene. Selv de mest nærsynede kan ikke være blinde for den Kendsgærning, at et Land som Danmark, et fattigt Land uden naturlige Rigdomskilder, umuligt kan underholde en saa stor, en saa ganske unødvendig stor Tjenestemands-Hær. Byrden bliver for stor for den *producerende* Del af Befolkningen. Men Regeringen kan, som sagt, af parti-politiske Grunde ikke foretage sig det ene fornødne. Den kan ikke *ændre* Situationen, men maa nøjes med at *drøfte* den med Erhvervenes Mænd. Og slige Drøftelser løser nu engang ikke et nationaløkonomisk Problem som vor Erhvervs-Situation, ejheller Erhvervsministerens fortrøstningsfulde Micawber-Optimisme, at noget vil sikkert vise sig.

Ved det store Landmands Møde i Odense i Mandags satte Fhv. Landbrugsminister Madsen-Mygdal netop Fingeren paa dette ømme Punkt i vor Samfunds-økonomi. Vi vil citere nogle enkelte Passager i hans fortræffelige og overbevisende Tale:

Mange synes, udtalte Madsen-Mygdal, at mene, at Valutaproblemet er løst den Dag, da Kronen staar i Pari og af Nationalbanken indløses til fuld Guldværdi, men dette er en Misforstaaelse. Valutaforvirringen er ikke bragt til Ophør, før vi alle regner med den samme Krone. I Øjeblikket regner vi med to forskellige Kroner, en stor Parikrone, som Landbrug, Skibsfart og andre Eksporterhverv faar udregnet deres Indtægter efter, og en lille Krone, som anvendes til Udmaalingen af de hjemlige Produktionsomkostninger.

— — —

I Begejstring over de Valutabedrifter, der er udført her i Landet i det sidste Aar, maa vi ikke glemme, at der til Valutaens Befæstelse savnes endnu et Bidrag, og det er netop det Bidrag, som det er Regeringens og Rigsdagens Sag at yde, nemlig at gennemføre Parikronen helt og fuldt i alle offentlige Udgiftsbudgetter. Den Finanspolitik, der søger at fortsætte med Budgetterne fra Kronefaldets Tid, er fuldkommen uholdbar; enten vil den medføre, at Parikronen atter maa op-

gives, eller at det kommer til et Sammenbrud først for Erhvervslivet og derefter for alle de offentlige Kasser, som jo dog kun har Erhvervene at leve af.

Der er her ikke Tale om nogle faa Millioner Kroners Besparelse paa enkelte Budgetter eller enkelte Bevillinger, som man vilkaarlig slaar ned paa. I enhver privat Erhvervsvirksomhed kræves det i Dag, at Udgiftsbudgettet alene paa Grund af Kronestigningen og bortset fra alle andre Vanskeligheder maa nedbringes med mindst en Trediedel, hvis Balancen skal opnaas. Det samme Krav ligger for Regeringens og Kommunalbestyrelsernes Dør. Statens Driftsbudget var i 1913-14 ca. 120 Mill. Kr., det er nu over 400 Mill. Kr. Amts- og Sognekommunernes Budgetter er i samme Tidsrum mere end firedoblede. Det er en Selvfølge, at disse mægtige offentlige Udgifter ikke kan bæres under de nuværende Forhold. Det er ogsaa en Selvfølge, at de paakrævede Besparelser ikke opnaas, uden at de store og afgørende Udgiftslove ændres saaledes, at der bringes fuld Overensstemmelse med Kronestigningen. Jeg maa i denne Forbindelse anføre, at medens Statens samlede Udgifter til Lønninger i 1914 var ca. 85 Mill. Kr., saa er de nu oppe paa ca. 250 Mill. Kr. De sociale Udgifter udgjorde i 1913-14 for Staten ca. 21 Mill. Kr. og for Kommunerne ca. 33 Mill. Kr., ialt 54 Mill. Kr. Og Budgettet for sidste Aar har anslaaet ca. 109 Mill. Kr. for Staten og ca. 120 for Kommunerne, ialt 229 Mill. Kr. Til Lønninger (kommunale Lønninger ikke medregnet) og til sociale Udgifter anvendes for Tiden nær ved 500 Mill. Kr. Fradrages herfra Lønninger under Jernbaner og de andre Etater, ca. 130 Mill. Kr., bliver der tilbage et Beløb, der sikkert overstiger, hvad hele vor Smørekspert, Landets største Indtægtskilde, kan bringe hjem dette Aar. Med Hensyn til Lønnings-satser eller til sociale Udgifter er der næppe noget Land, der naar op paa Siden af os. Alligevel bliver der sagt, at Lønninger og sociale Udgifter maa der ikke røres ved, men man overser da, at hvis de nugældende Loves Satser fastholdes, saa betyder den 50 pCt. skete Kronestigning, at der i allerhøjeste Grad er rørt ved disse Satser, d.v.s. at de har faaet en meget stor Forøgelse. En a jour-Føring af alle Satser er derimod i Realiteten ingen Nedsættelse.

Der har været ført megen taaget Tale om, at Staten skulde hjælpe og støtte Erhvervslivet under de nuværende Vanskeligheder gennem forøget Toldbeskatning, som om vi ikke havde Skatter nok, eller gennem direkte Tilskud fra Statskassen, som om ikke den samme Statskasse havde Opgaver nok i Forvejen. Jeg tror, at hele denne Tale beror paa en Misforstaaelse af det indbyrdes Forhold mellem Stats- og Erhvervsliv og paa en Undervurdering af Krisens Omfang og Dybde. Hver Gang Staten yder Hjælp og Støtte, betyder det jo kun en Byrde for det Erhvervsliv, som gennem Skatterne skal skaffe Dækning for Statens Udgifter. Virkelig effektiv Støtte kan Staten kun yde Erhvervene ved at staa ved Siden af dem i en Nedsættelse af samtlige Udgifter, der helt og fuldt svarer til den skete Kronestigning.

De Ord, som Madsen-Mygdal ytrede ved denne Lejlighed, er som talt ud af Hjertet paa Skibsfartens Mænd.

— Paa Mødet vedtog man følgende Resolution:

Til Regering og Rigsdag!

Ca. 3,000 Låndmænd, repræsenterende Landboforeningerne, Låndhusholdningsselskabet og en Række Andelsforeninger, forsamlede til Møde i Odense den 28. Juni 1926, hævder til Lettelse af det paa Landbruget hvilende økonomiske Tryk Nødvendigheden af,

at Staten saavel som alle andre offentlige Institutioner i deres Økonomi tager den uhørt hurtige Kronestigning til Følge.

Mødet opfordrer derfor indtrængende Regering og Rigsdag til hurtigt og i hvert Fald inden Udgangen af 1926 at gennemføre:

1) En Lettelse af de til Stat, Amt og Kommune alt for haardt tyngende Skatter ved

a. Nedsættelse af de ved Love — herunder Finansloven — fastsatte Ydelser i Forhold til det fastsatte Antal Kroners forøgede Købeevne,

b. Ændringer i Tjenestemandsløven, dels og navnlig med Indskrænkning af Tjenestemændenes Antal for Øje, dels ved Nedsættelse af Lønningerne i Forhold til Kronestigningen. Konjunkturtillæget bør saaledes straks bortfalde.

2) En ved Driftsbesparelser muligjort almindelig Nedsættelse af Fragter og Takster i Forhold til Kronens øgede Værdi. Dette gælder alle Landbrugets Vareforsendelser, men i særlig Grad Nedsættelse af Godstaksterne og derunder ikke mindst Kreaturtaksterne, der tynger haardt, da Kreaturpriserne nu er lavere end før Krigen, medens Fragterne er ca. dobbelt saa høje. Det maa erindres, at Landbruget, hvis Produktpriser bestemmes af Verdensmarkedet, ikke kan overvælde Omkostningerne paa andre.

3) Vedtagelse af en Lov, gaaende ud paa, at Prisaftaler ikke kan opnaa Beskyttelse ved Domstolene, naar de tilsigter at hindre den frie Konkurrence, og med Bestemmelser til Bekæmpelse af Organisationers Magtmisbrug overfor den Enkeltes Ervervs- og Arbejdsfrihed.

4) Mødet er fuldt opmærksom paa, at den uhørt hurtige Kronestigning har nødtedt et stort Antal af særligt de Låndmænd, som er kommet i selvstændig Bedrift under den lave Kronkurs.

Mødet udtaler derfor sin Tilslutning til enhver Bestræbelse efter at komme den Kreds af Låndmænd til Hjælp, forsaavidt det kan ske, uden at det medfører Svækkelse af Landbrugets Realkredit, og vil i Henhold hertil afvente det Lovforslag i saa Henseende, som Regeringen i Følge Meddelelserne i Pressen skal have forberedt.

Men til Lettelse af dette økonomiske Tryk, saavel for disse som for Landbruget i Almindelighed, udtaler Mødet sig for en yderligere Nedsættelse af Diskontoen, ogsaa fordi den lave Kurs paa Kreditforenings-Obligationer gør Optagelsen af stabile Laan saare vanskelig.

Vi beklager meget Regeringens sendrægtige Behandling af de tyske Toldspørgsmaal, og vi kræver en hurtig Løsning, der giver os den Fordel, som vi i Henhold til Danmarks Mestbegunstigelsesret mener at have Krav paa.

Sluttelig udtaler Mødet, at det danske Landbrug vil fastholde det Frihandelsstandpunkt, som det har vedkendt sig og fulgt med Held gennem Menneskealdr.

Mødet tager bestemt Afstand fra al Toldpolitik, der vil fordyre Fødemidlerne for den almindelige Befolkning, og ligeledes bestemt Afstand fra en aktiv Toldpolitik, der rummer Farer for at føre os ind i Toldkrige til ubodelig Skade for Landbrugserhvervet.

Er der her i Danmark noget bærende Erhverv, som ikke vilde stemme for denne sunde og ædruelige Erhvervs-Resolution?

DET NY TRÆLASTCERTEPARTI

Det ny Trælastcerteparti — the Baltwood Charter — bærer paa mange Punkter Præget af et Kompromis med alle Kompromis'ets Mangler, skrev vi i vort sidste Nummers kortfattede Omtale af dette Certeparti, som vi denne Gang gør mere udførligt Rede for i en Artikel paa vor tredje Tekstside.

I Norge deler man vor Opfattelse af Baltwood Certepartiet. »Blandt norske Redere vil dette Certeparti ikke blive modtaget med Glæde,« skriver *Scandinavian Shipping Gazette's* ansete norske Korrespondent, »for det kan jo ikke nægtes, at det paa enkelte Punkter repræsenterer en Forringelse af den Position, som Rederne havde erhvervet sig efter det majsommeligt tilkæmpede ny *Scanfin* Certeparti af 1924. I den senere Tid har sidstnævnte Form utvivlsomt ogsaa vundet større Indpas i Distrikter, som oprindeligt stillede sig i afgjort Opposition til det, f. Eks. for Bristolkanalens Vedkommende, hvor man jo i en Aarrække har haft sin egen Form, det saakaldte *Backrut* Charter, for Østersø-Transporter. Men man faar det Indtryk, at Timber Trade Federation har insisteret paa en Revision af *New Scanfin*, og naar *Chamber of Shipping* og Redernes øvrige Beskyttelsesorganer med *The Baltic and White Sea Conference* i Spidsen har ratificeret *Baltwood* Certepartiet paa Basis af indgaaede Forhandlinger, maa man vel gaa ud fra, at Forandringen har været uafvendelig. Til Gængæld maa man paa denne Side have et berettiget Krav paa, at Federationen nu sørger for den lokale Gennemførelse af det ny Certeparti over hele United Kingdom, og at man i det hele taget fremtidig undgaar de for alle Parter saa ubehagelige Disputer om Redernes og Modtagernes gensidige Forpligtelser i Lossehavnene.«

En meget væsentlig Betingelse for Undgaaelse af disse Disputer er det dog, at Rederne uden Vaklen retter sig efter den Henstilling, som Conferencen har sendt ud, om at de »when offering their tonnage, and shipbrokers when negotiating chartering, say at a rate of 50/-, should expressly state: 50/- plus the extra expenses under the apportionment clause if any.«

Efter at Certepartiforhandlingerne i Trælastfarten *Baltic-U.K.* nu forhaabentlig for en længere Tid er bragt i roligt Leje, mener *Shipping Gazette's* Korrespondent, skulde der være fuld Føje for Rederiorganisationerne til at sætte mere Kraft paa Arbejdet for en med moderne Behov ønskelig Tillempling af ældre Standard-Certepartier i andre Trælast *trades* samt en tilsvarende Regulering og Uniformisering af Certeparti-Vilkaarene i *trades*, som endnu ikke er undergivet Certepartiformer, approberet af Rederiorganisationerne.



**KONVENTIONEN
OM SKIBES SØDYGTIGHED**

Udenrigsministeriet meddeler, at Finland, Island, Norge og Sverige under 17. d. M. i det danske Udenrigsministerium har ladet deponere Ratifikationsin-

strumenterne vedrørende Konventionen af 28. Januar 1926 om Skibes Sødygtighed og Udrustning.

Konventionen er herefter i Henhold til sammes Art. IX traadt i Kraft for alle de kontraherende Landes Vedkommende fra den nævnte Dato.

DET NYE MOTORSKIB TIL ESBJERG-PARKESTON RUTEN

Kort Tid efter at Det Forenede Dampskibs Selskab i Sommeren 1925 havde modtaget Dieselmotorskibet »Parkeston« fra Helsingør Skibsværft, bestilte Selskabet som bekendt et Søsterskib til denne Nybygning, ligeledes ved Værftet i Helsingør. Torsdag afholdtes Prøvetur med det nye Skib, der har faaet Navnet »Jylland«, og Værftet har saaledes ydet en meget anerkendelsesværdig Præstation, idet Afleveringen af Baaden fandt Sted kun 9½ Maaned efter Kontraktens Afslutning.

Motorskibet »Jylland« er som nævnt Søsterskib til »Parkeston«, og i det store og hele indrettet og udstyret paa samme Maade med Hensyn til Lastrum, Lossegrejer, Køleanlæg o. l. Udstyr og Indretning af Kamre og Saloner svarer ligeledes i det væsentligste til Passagerbekvemmelighederne paa »Parkeston«, kun har »Jylland« flere Enkeltmandskamre. Bekvemmelighederne ombord for Passagererne er ganske ideelle. Paa Mellemdækket, Hoveddækket og Aawningdækket findes en Række Kamre, hvoraf de fleste er indrettet som En- og Tomands-Kamre; men der findes dog desuden enkelte Tre- og Firemands-Kamre. Kamrene er udstyrede med gode, magelige Metalkøjer, og desuden findes der i hvert Kammer Porcelainsservanter med direkte Tilgang af varmt og koldt Vand, samt Klapbænke, Tæpper, Gardiner og Køjenet m. m. I umiddelbar Nærhed af Passagerkamrene findes veludstyrede Toiletrum samt Badeværelser, der alle er forsynede med varmt og koldt Vand.

Opholdssalonerne for 1. Kahyts Passagererne bestaar af Spisesalon, Rygesalon og Musiksalon. Spise-

salonen findes paa Skibets Hoveddæk. Den er bygget ud i Skibets fulde Bredde og har Siddepladser for 87 Passagerer. Rygesalonen ligger paa Forkanten af Promenadedækket. Den er for et Skib af denne Størrelse ualmindelig stor, idet den har Siddepladser i magelige Lænestole og Sofaer for ialt 50 Personer. Paneler og Døre samt Møbler er udførte i poleret Mahogni. Musiksalonen findes i Agterkanten af Promenadedækket. Møblerne, der bestaar af brede magelige Sofaer og Lænestole, er betrukket med haandvævet Silkestof.

B. & W. Motorer.

Dieselmotoranlægget er fra Burmeister & Wain og af samme Type som Søsterskibets.

»Jylland« indsattes Lørdag i Ruten Esbjerg—Harwich, hvor »Parkeston« siden sin første Rejse i August sidste Aar, paa ethvert Omraade har opfyldt de Forventninger, man stillede til denne Skibstype, der her for første Gang anvendtes i denne specielle Fart.

Den daglige Forbindelse paa Esbjerg—Harwich-Ruten vil herefter fremtidig blive opretholdt af de to Motorskibe »Jylland« og »Parkeston« sammen med Dampskibene »A. P. Bernstorff« og »J. C. la Cour«. Ved »Parkeston«s Anbringelse i denne Rute, fik man opfyldt det længe nærede Ønske om den daglige Forbindelse i begge Retninger, og »Jylland«s Indsættelse i Ruten vil utvivlsomt yderligere fæstne dens førende Position blandt Hovedruterne mellem England og Skandinavien.

THE BALWOOD CHARTER 1926

Under »Uge til Uge« bragte vi i vort sidste Nr. en Meddelelse om Indførelsen af et nyt Certeparti for Trælaster fra Østersøen og Norge til Afløsning af The Scanfin Charter 1924 og har nu fra »Chamber of Shipping of the United Kingdom« modtaget følgende Enkeltheder angaaende det nye Certeparti:

The Documentary Committee of the Chamber of Shipping har udsendt følgende Meddelelse:

Som Resultatet af Forhandlinger førte mellem the Documentary Committee of the Chamber of Shipping og the Timber Trade Federation of the United Kingdom gennem et Tidsrum af omtrent et Aar er man enedes om et nyt Certeparti for Trælaster fra Østersøen og Norge til Storbritannien og Irland.

Det nye Chamber of Shipping Baltic Wood Charter 1926 (Code Navn: Baltwood) træder i Kraft den 15. Juli 1926; det træder i Stedet for the Scanfin Charter 1924 og the Russpruss 1899 og gælder for hele Storbritannien (derunder Bristolkanalen) og Irland.

I det nye Certeparti bestemmes, at Rederens Ansvar ophører i Lossehavnen med Aflevering ved Skibssiden eller indenfor Skibets Lossegrejers Rækkevidde. Hvor det hidtil har været Sædvane i en bestemt Havn skal Skibet imidlertid, (ifølge Paragraf 15) hvis Modtageren forlanger det, være forpligtet til at losse paa Kajen etc.; og ved Skibets Udførelse af et hvilket som helst Arbejde udover Losning af Ladningen indenfor dets Grejers Rækkevidde, skal Rederen kun optræde som Stevedore. For saadant Arbejde skal Modtageren betale Rederen de Udgifter, der er forbundne med det Ekstraarbejde, der er udført udenfor Grejernes Rækkevidde plus 15 pCt. af dette Beløb til Dækning af Rederens Risiko samt der udover Udgiften for Arbejdersforsikringen.

Certepartiet udviser for Modtageren Udgifterne ved saadant Ekstraarbejde paa Basis af Levering af Lad-

ningen paa Kajen, og hvis Modtageren efter Havnens Sædvane er berettiget til og virkelig vælger en dyrere Metode end denne, skal han betale Rederen, hvad dette koster udover Afleveringen paa Kajen.

Det Certeparti, som the Documentary Committee oprindeligt havde opsat, drejede sig om Fragten, om Afgifter der betales af Modtageren samt det samlede Beløb for Fragt og Afgifter, opførte i tre Kolonner med den Motivering, at dette vilde være klarere, mindre besværligt og mere bekvemt, men the Timber Trade Federation foretrak, at disse Enkeltheder opførtes saaledes, som det er sket i det nu udsendte Certeparti.

En Oversigt over Fordelingen af Losningsudgifter etc. i alle Havne i Storbritannien og Irland er under Udarbejdelse og vil senere fremkomme. Af denne Oversigt vil Mægleren kunne se de nøjagtige Beløb, der vil være at indsætte i anden Kolonne af Paragraf 16 med Hensyn til Udgifter, der skal paalægges Modtageren.

Den Fremgangsmaade Skibsmægleren skal følge, naar han skal fragte et Skib, er: Fragten opføres i den første Kolonne af Paragraf 16, og de Udgifter (hvis der er nogen), der skal betales af Modtageren, hvilket han kan se af Fordelings-Oversigten, i anden Kolonne, hvorefter han opfører Summen af disse to paa den Plads, der foreskrives i Paragraf 1.

Det er af Betydning for Rederne, at denne Fremgangsmaade følges straks fra Begyndelsen, naar det nye Certeparti indføres, saa at de kan være sikre paa at faa enhver Ekstraudgift betalt sammen med Fragten.

The Timber Trade Federation ønskede Totalsummen opført af Bekvemmelighedshensyn for deres Forretninger.

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 Fløjtetønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):
Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:
Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5-15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov.

Ballast- og Vandafgifter:
Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:
Losning og Lastning 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.

Frilager ved Tolboden.

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 Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, 1/2 Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand**; i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft**: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Renne med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vareafgifter** efter Provinshavnens Minimumstakster. **Ingen Lodstvang.**
Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevesenets M/S „Ais“ og Isbryder S/S „Hero“ stationeret i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster.
Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredden 50 m, Dybden i Indsejlsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredden 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + 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.

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 Udleje.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved 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 Skibsfornødheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteafrejser 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 losses, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Ladning. I Frihavnen** 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-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

KOLDING

Sejlløbet i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindste **Vanddybde** 7 Meter.

Samme Dybde ved Bolværker i Havnen.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Udenbys Skibe: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre.

Indenbys Skibe: " 15 - " 15 -

Lods og Bugsering.

Lods ved Drejens. Ingen Lodstvang. Bugserdampere.

Vand leveret ombord Kr. 1,50 pr. m³. Slangeafgift Kr. 5,00.

Losning og Lastning **Jernbanespor** **Pakhussplads**

Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Køhaling.

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 Hjalpeskrue, 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 Traskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalingsbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

S K I B S B Y G N I N G E N I R U S L A N D

Generalkonsulatet i Leningrad indberetter til Udenrigsministeriet, at fire for Trælasttransport bestemte Skibe, »Gregori Zinovief«, »Kammerat Stalin«, »Kammerat Krassin« og »Kammerat Tomsky«, som løb af Stablen i Slutningen af forrige Aar, formentlig vil blive færdige i indeværende Aar. Hvert af nævnte Skibes Tonnage andrager 3,100 Tons ved en Længde paa 276 Fod.

I Løbet af Sommeren forventes Stabelafløbning af fire ligeledes for Trælasttransport bestemte Skibe »Pravda«, »Iskra«, »Rabotchy« og »Krestianin« at ville finde Sted. Disse Skibe har den samme Tonnage som ovenstaaende. Længden andrager 283.7 Fod.

I Løbet af Sommeren vil ligeledes to med Køleanlæg

forsynede Skibe »Ivan Rudzutak« og »Alexis Rykov« blive sat i Vandet. Disse Skibe skal forsynes med Dieselmotorer. Det vil sikkert tage lang Tid, inden disse Skibe vil komme i Fart.

Bygningen af Skibene overvaages af en Repræsentant fra Lloyds. Efter Forlydende skal Arbejdet være godt udført. Ved Frigørelse af Beddingerne vil Bygningen af 3 Skibe forsynet med Køleanlæg samt 2 Fragt-Passagerdampere til Krim-Kaukasuslinjer blive paabegyndt.

Paa Værfterne i Syden er af det omfangsrige Program hidtil kun en Damper, bestemt for Trælastfart, under Bygning. Det samlede Programs Realisation vil paa Grund af Mangel paa Materialer og de vanskelige økonomiske Forhold sikkert blive stærkt forsinket.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 29. Juni 1926.

Medens alle Parter, med Regeringen i Spidsen, forsøger at komme til en acceptabel Ordning, der kan betyde varig Arbejdsfred, fortsætter England at importere Kul i lange Baner. U.S.A. er Hovedleverandøren, og til Dato er udskibet og befragtet op imod 1,500,000 Tons. Dette giver Sysselsættelse til en stor Flaade, og forhaabentlig lidt Fortjeneste til Rederierne, ligesom det ganske naturligt paa samme Tid stimulerer alle andre Markeder. Bare denne Bedring nu kan holde, selv efter at Forholdene i England en Gang med Tiden er faldet i Lave igen! Et Par Maaneders Opgang, for derefter at falde tilbage til Tilstanden før 1ste Maj, er ikke nok. Skibsfarten trænger til anderledes Medbør for at bringes paa Fode igen, og samtidig maa alle Udgifter reduceres.

Kulraten fra U.S.A. til Europa har tangeret Doll. 4.00, og de Redere, der er saa heldige at have prompte Baade, forlanger naturligvis en Del mere, og faar det ogsaa. Bunkers koster Doll. 4.80 leveret paa Lasteplassen, hvilket er mere rimeligt, end hvad der forlanges paa denne Side, og ydermere er Kullene maaske bedre.

Gulften er »hard up« for Juli-Baade, og Befragterne følger med i Raterne, omend sikkert meget imod deres Villie, men naar Rederne endelig en Gang paa lige Fod kan diskutere Raten med Befragterne, lønner det sig ikke at være sentimentale. I alle Tilfælde koster det intet at forsøge paa fortsat at forbedre Raterne, men alt er desværre usikkert, og Buen kan ogsaa spændes for højt.

La Plata Befragterne indtager atter en tilbageholdende Holdning, og lægger Skylden paa Vejrguderne, idet Regnvejret hindrer Nedtransporten af Varerne, og noget er der maaske om Snakken. Det maa dog ikke glemmes, at de faa ledende La Plata-Befragtere har mere Rede paa deres Forretning, end de fleste Befragtere i andre Markeder, og meget sjældent gaar

imod hverandres Interesser. Tværtimod arbejdes der Haand i Haand, omend ikke aabenlyst, og selvom hver af disse Befragtere er stærke nok til at gaa deres egne Vegne, dersom det passer dem, gør de det som Regel ikke.

Nord- og Østersømarkedet er afgjort bedre, selvom det kniber med at holde det hele gaaende. En Del oplagte Skibe er atter sat i Fart, og dette tør vel tages som et Tegn paa, at der er en Bedring. Det maa saa kun haabes, at de samme Baade ikke snart vender hjem igen for atter at lægge sig til Hvile langs Bolværket. Saalænge der sejles er det dog godt for Mandskabet, og Omsætningen i Almindelighed.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen arbejder sig langsomt men sikkert opover. Flere Ladninger er kommet paa Markedet, og det lader til, at mange Befragtere gerne vil slutte op.

Af forrige Uges Afslutninger kan nævnes:

1,600 Stds. Kemi og Uleåborg/Zaandam, Hfl. 23.25, 1,200 Stds. Frederikshavn og Walkom/Zaandam Hfl. 22.50, 1,100 Stds. Trångsund og Kotka/Antwerpen 35/-, 1,050 Stds. Trångsund/London 41/-, 700 Stds. Sundsvall/London 42/6d., 530 Stds. Uleåborg/London 43/6d., 800 Stds. Umeå og Sundsvall/Antwerpen 46/-, 780 Stds. Umeå/Calais 37/-, 680 Stds. Mäntyluoto og Raumo/Grangemouth 37/6d., 800 Favne Jacobstad/Grangemouth 40/-, 620 Stds. Sundsvall/Rouen 39/6d., 900 Stds. Gl. Karleby/Sharpness 48/-.

Uden forudgaaende Anstilling bydes nu 39/- for Props fra Brahestad til Calais, og 40/- kan ganske sikkert opnaas. Pulpwood Yxpila/Calais noteres i 37/6d. à 38/- med 1/- extra for Rouen. Fra Leningrad søges Tonnage for DBB, Pulpwood, Props, Oliekager, Flax o.s.v., og Riga/Danzig har vedblivende mange Ladninger, saa der er saamænd rigeligt at vælge imellem, og Markedet maa siges at være i Redernes Favør i Øjeblikket. Samtidig med Konstatering af dette Faktum maa dog erindres, at Markedet tiltrængte en Bedring, om Farten overhovedet skulde kunne fortsættes, og den hidtidige Stigning af Raten dækker faktisk kun de forøgede Omkostninger til Bunkers samt den uvægerlige Ballastsejls efter Udlosningen i U.K. For Frankrigs Vedkommende hænger Truslen om Arbejdsstandsning vedblivende over Redernes Hoveder, omend de ved Afslutninger betinger sig Dunkerque og Boulogne udelukket.

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

P. F. JEPSEN

AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23

TELEFON: CENTRAL 1330

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering
Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton.
Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

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

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingssplads, 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.

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vand 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

Ved Havnen er ansat 2 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.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe. (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemme-hørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugserdamp. 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 undt, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassiniet indtil 15 Fod. Bolværkerne Højde 6-6 $\frac{1}{4}$ Fod.

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

Ingen Lodstvang

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

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard og omvendt: 60 Øre pr. B. R. T. indtil 100 B. R. T. ved Havnevæsenets Motorbaad, længere Distancer efter Aftale.

Losning og Lastning besørges ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6,000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4,000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassiniet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingssplads for mindre Skibe.

NØRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.
Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning
besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted.

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 Damp- 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, 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 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** i Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8 $\frac{1}{2}$ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkerne Højde over daglig Vand 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 belales $\frac{1}{2}$ for Udgaende.

Ballastafgift til Havnen 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand: 2 Kr. pr. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistent forefindes. Kølhalingssafgift 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.
Frihavnens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

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.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryringsagent).

J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 245 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

H AVNE - O G B R O T A K S T E R F O R H O B R O H A V N

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 9. d. M. tilskrevet Hobro Byraad saaledes:

»I Anledning af et af Hobro-Mariager fælles Havneudvalg hertil indsendt Andragende af 17. f. M. foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Hobro Havn:

I Afsnit I. A. 2. (Delvis Fritagelse for Skibsafgift) indføjes som nyt Punkt f:

»Damp- eller Motorskibe paa over 1,000 Tons Netto, der

udgaar fra de Cementfabrikkerne »Kongsdal« og »Dania« tilhørende Kajanlæg ved Mariager Fjord med Partridge af Cement fra bemeldte Fabrikker til Eksport, og som paa Grund af for stor Dybgaende ikke har kunnet indtage fuld Ladning, svarer kun Afgift efter en Nettotonnage beregnet som 0,4 Gange den indtagne Ladning i Tons, saafremt Skibet derved kommer til at svare mindre Afgift end efter Punkt 1, A. 1 c; jfr. dog Punkt I, A.2.a.«

(Fortsat fra Side 436).

Det nye »Baltow« Charter træder i Kraft fra og med den 15. Juli for Befragtninger til U.K., og omend det langtfra er det ideelle Certeparti, har det dog den Fordel, at det skal anvendes til samtlige engelske Havne, ogsaa Bristolkanalen, Irland og Humber.

Canada noterer omtrentlig uforandrede Rater, men maa sikkert komme højere op, ifald det vil konkurrere med Kul, og Korn fra saavel Staterne som Canada.

Hvidehavel er uden større Forandring eller Interesse.

KUL, KOKS ETC.

Der udskibes en Del Koks fra London til Rater omkring 7/3d. à 7/6d. for Baade op til 2,000 Tons, og 8/- à 8/6d. for mindre Ladninger, License er nu meget vanskelig at opnaa før ultimo Juli. England indfører flere og flere Kul fra Kontinentet; utallige Ordre cirkulerer og paa ret gode Betingelser. Fra Stettin noteres 7/6d. til Hull, 7/- Grangemouth, 10/6d. Mersey 1,300 Tons, 6/6d. 6,000 Tonnere, 1 250 Tons Losning, samtlige Ladninger med fri Losning. Stettin/Hull søger ogsaa Baad for 3,000/4,000 Furnace Koks 10/-. F.I.O. Af Afslutninger bemærkes:

Elben/Mersey, 2,000 Tons, 8/3d., 600 Losning, fri, Stettin/Humber 3,200 Tons 7/-, Stettin/Mersey 2,000 Tons 9/d., Ghent/Mersey 2,000 Tons 7/-, Hamburg/Southampton 2,000 Tons, 5/6d., Rotterdam/Cork og Limerick, 2,000 Tons, 9/-.

Coasting-Trafikken gaar saaledes nu i modsat Retning. Danzig kan bruge en Mængde Tonnage i alle mulige Retninger, og Raterne er forbedret en Del. Lastetørn og Ekspeditioner er dermod »ude i det Blaa«.

Bunkerpriserne har igen Tendens til Stigning. Leve- randørerne udnytter Situationen, og dette er der maa- ske intet at sige til, men det værste er, at Baadene kan risikere flere Dages Ophold for at faa 100/200 Tons, hvilket sikkert de færreste Redere har taget med i Befragtning.

MIDDELHAVET ETC.

Emden og Rotterdam søger Tonnage til snart sagt alle Middelhavshavne. Til Genoa Range noteres 8/- à 8/3d., og de andre Destinationer i Forhold hertil. Ekspeditionerne, i det mindste i Rotterdam, er ikke saa gode som i Begyndelse, men forsaavidt ikke daarligere end Rederne er saa vant til i England i normale Tider.

De hjemgaaende Markeder begynder endelig at skifte Karakter. Nogen større Opgang er der ikke endnu, men mere Efterspørgsel, og engang maa det vel komme. I tre Aar har disse Markeder nu indehaft Rekorden i Elendighed.

Alexandria forsøger at faa Tonnage til de sædvanlige ruinerende Rater, men Rederne finder ingen Grund til at acceptere, og gaar hellere ind i Sortehavet eller hjemover i Ballast. Donau faar antagelig ingen Baade til de Rater, der noteres idag. Fra Sortehavet er gjort

en Del til 11/9d. for 6,000 Tonnere, 12/6d. for 5,000 Tonnere, og 13/- for 3,000 Tonnere, og dette er saamænd ringe nok.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulfragten er i Doll. 4.00 eller 16/6d. til U.K. for prompte Baade, og vi venter at se en endnu bedre Rate inden ret længe. For ultimo Juli bydes fra Doll. 3.40 op til Doll. 3.75. Til Neapel er der sluttet en 12,000 Tonner til Doll. 2.90 og Doll. 3.30 er opnaaet for mindre Baad. Buenos Aires betaler 19/—20/-.

Kornraterne fra Gulfen er steget betydeligt, og der er en absolut Mangel paa prompt Tonnage. Til U.K. betales 4/6d.—4/9d. pr. quarter, og Rotterdam/Antwerpen 20/21 Cents pr. 100 lbs. for 2den Halvdel Juli, 18 Cents for 25./7.—10./8. Hvede Gulfen/ Sverige er værd ca. 25 Cents Basis 6,000 Tonner til 4 Havne. Oliekager til Danmark Doll. 6.50 à Doll. 7.00.

Montreal er passiv, men hvad der gøres, er til forbedrede Rater, og Antwerpen-Rotterdam betinger mindst 16½ Cents, Hamburg 17 Cents. Cuba/U.K. er ikke over 19/6d. endnu, og burde, for at staa i passende Forhold til de andre Markeder, betale 21/- à 22/-.

Portland/U.K.-Continent er sluttet til 30/-.

SYDAMERIKA

Emden-Rotterdam faar nu Baade til 13/—13/6d., Basis Lower Ports. Lasterne kommer trent frem, og det er sikkert med velberaad Hu fra Befragternes Side.

Kornbefragtningen ud fra River Plata har ligget mere rolig i den forløbne Uge. Fragterne holdes godt oppe, men dersom det lykkes at indstille Befragtingerne en Tid, er det tvivlsomt om Stillingen kan holdes. For helt prompt Baad, Buenos Aires/Antwerpen er opnaaet 20/6d., Rosario/U.K. Bordeaux/Hamburg Range 22/-, medens Lorenzo/U.K.-B/H per 25/8—25/9 er sluttet til 18/9d.

ØSTEN

er lidt bedre i enkelte Markeder. Bønner fra Vladivostock/Dalney til picked ports U.K.-Cont. betaler ca. 26/9d., Skandinavien 28/-, og kommer muligvis højere. Bombay/U.K.-Cont. var oppe i 22/- for spot, men senere er accepteret 21/6d.—20/6d. for primo Juli, og 18/- per ult. Juli. Sukker fra Mauritius til U.K., Oktober Afskibning, rapporteres til 23/6d., Burma/Antwerpen-Hamburg Range, Juli/August 23/9d. Australien noterer kun 24/- Juli/August.

Kul fra Sydafrika er fast med 13/- betalt til Aden og Sabang.

TIME CHARTER

For »trip across« er betalt Doll. 2.10 for 3,250 Tonner. I Pacific Trade, Levering Pacific, Tilbagelevering Japan eller Australien, Doll. 1.00, 7,600 Tonner. Vestindien er rolig.

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER

SWORN SHIPBROKER

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

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«

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telgram-Adr.: "Holmeild"
Amallegade 36

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

NIC. PEDERSEN
HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER
FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: »Harkristensens« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn og Foderstoffer.
Pakhusforretning.

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.
Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BRUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838·2875·2876. Statstelf. Nr. 11.

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fiskers«
HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

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

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

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

Dampskibssagens.
Speditioner og Toldklarings-Forretning.
Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

HANS SVENNINGSSEN
AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN

BEFRAGTNING

KLARERING

HAVARIAGENTUR

Telegram-Adresse: STEAMBROKER
Telefoner: Central 3675 · Central 3695 · Statstelefon 30

P R O B L E M E T H Ø J E R E L Ø N

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Englands Næringsliv er for Tiden inde i en Stagnationsperiode og end ikke Stapelindustrien viser Tegn til forøget Produktion. Hvor man vender Blikket hen ser man kun Bestræbelser for at faa Lønnen ned paa et Niveau, der ligger nær det, den var paa før Krigen, og kun meget faa Steder gøres der noget effektivt for at faa Omsætningen bragt saa meget i Vejret, at der kan tales om en virkelig Forøgelse. Kulindustriens Folk har sat Spørgsmaalet om Lønnedsættelser i Forgrunden, og man pointerer, at det er nødvendigt, netop da man regnede med en mindsket Produktion. At søge andre og mere rentable Produktionsveje, f. Eks. ved en radikal Omlægning af hele denne Industri, er der ikke Tale om. Situationen tilspidises mere og mere og Forholdet er det, at yngre Arbejdere hellere gaar ind i Fattighusene end at gaa ind paa en lavere Løn og længere Arbejdstid.

Saa vel i England som andre Steder betragter man Arbejdslønnen som en næsten uforanderlig Procent af Produktionens Pris, og Spørgsmaalet om Lønniveauet bliver derfor bestemmende for Spørgsmaalet om Prisniveau. Det er en dybt indgroet Betragtningssaa, og under denne Synsvinkel er hele det økonomiske System stivnet. Og da Lønnen ikke er i Stigen, forøges Købekraften heller ikke; det hele staar stille. Arbejdermasserne, der faar mere og mere Magt i Kraft af Stemmesedlens Vægt paa en Valgdag, søger ad rent politiske Veje at indføre en ændret Fordeling af Indkomst og Formue indenfor Landet, og man ser helt bort fra, at dette Fordelingsproblem er i Bund og Grund ufrugtbart, fordi Arbejdernes bedre Levevilkaar i alt væsentligt er et Resultat af forøget Produktion. Den europæiske Civilisation trues i Virkeligheden paa Livet af disse ganske kortsynede Daglønssynspunkter, der er en væsentlig Hindring for alt virkeligt Fremskridt.

*

Vidt forskellig herfra er Stillingen i De forenede Stater, hvor Fordelingssystemet næsten ikke beskæftiger Offentligheden. Arbejdsgivere og Arbejdere har der rakt hinanden Haanden, og Resultatet er blevet en stærkt forøget Produktion og en Kapitaldannelse, som Europa ikke kan opvise Magen til.

Ser man paa de Opgivelser, der foreligger over Løn- og Prisniveau i De forenede Stater og England fra 1920 op til 1924, er der i dem en meget alvorlig Manen til Europa. England kan nemlig tages som Norm for vor Verdensdel, selv om det paa visse Punkter er kommet længere ud end noget andet Land.

Gennem de anførte fire Aar sank Prisniveauet i De forenede Stater fra 226 til 150, naar man sætter Priserne i 1913 til 100. Men samtidig steg Arbejdslønnen gennemsnitlig med fra 199 til 228. Arbejdslønnens Købekraft stimuleredes saaledes ganske overordentligt. Helt anderledes er Billedet fra Storbritannien. Her sank Prisniveauet i de nævnte Aar fra 283 til 174 og Lønniveauet fra 230 til 170. Løn- og Prisniveau er saaledes fastnaglede til hinanden paa omtrent samme Vis som før Krigen, og da Produktionen samtidig er sunket og Arbejdsløsheden er meget stor, kan man kun tale om en betydelig Tilbagegang.

Reallønnen i Amerika er for Tiden paa det nærmeste dobbelt saa høj som i England, og det ligger derfor nær at spørge, om, hvordan det kan være, at det er gaaet saadan og tilmed gaaet godt. Svaret gives i et lille Arbejde, som nylig er udkommet i London

under Titlen: »The Secret of high wages.« Det har med Rette vakt en ganske enorm Opsigt og fortjener at blive kendt overalt.

Forfatterne er to unge engelske Ingeniører, *Bertram Austin* og *Francis Lloyd*, der har sat sig for at undersøge hvorfor den britiske Industri stadig skal se sin Produktivitet mere og mere formindsket og hvorfor Arbejdslønnen ikke gaar mere i Vejret end den gør. Med sin Kapitalrigdom burde Storbritannien komme paa Fode igen og gøre et stort Skridt henimod en Produktionsforøgelse, som vi ikke har kendt Magen til. De tekniske Hjælpemidler er saa gode, at de burde kunne anspore Arbejderne til nye Anstrængelser. Akkordsystemet, som nu er lyst i Ban af Fagforbundene, vil derved ogsaa komme til sin fulde Ret igen.

Bogen hævder, at det ingenlunde er saa, at den britiske Industri har tabt Terræn i større Omfang end andre Landes Industri har gjort det. Storbritannien har fuldt ud bevaret sin procentuelle Andel af Verdenshandelen — ja, til og med forøget den. Dette fremgaar ogsaa af den Betænkning, som Lord *Arthur Balfour* i Fjor udgav om Storbritanniens Kolonirige og Udenrigsmarked. Aar 1913 havde alle Landes Export en Værdi, der tilsammen androg 4,035 Mill. Pund medens de modsvarende Tal i 1923 var 5,209 Millioner. Den engelske Export udgjorde i disse to Aar 525 og 743 Mill. Pund og var saaledes steget fra 13 til 14 Procent af Verdens sammenlagte Exporthandel.

Men hvorfor er Industrien da saa slet stillet og hvorfor er Arbejdsløsheden saa stor? Der kan gives tre Forklaringer. Først og fremmest modsvarer Verdenshandelens Stigning ifølge de nævnte Tal ikke paa langt nær Pengeværdiernes Forringelse og Værditalene fra 1923 betegner saaledes en formindsket Mængde af Varer. For Storbritanniens Vedkommende udgjorde Varemængden i Export i 1923 kun 74,5 Procent af Varemængden i 1913. For det andet er Verdenshandelens Værdital for 1923 artificielt forringet derved, at Europa sønderdeltes i flere Stater, saa hvad der før var Indenrigshandel nu blev Udenrigshandel. Og endelig er Exporten i Storbritannien en større Del af Produktionen end i nogen anden Storstat, og hver Formindskelse af Exportmængden maa saaledes ramme Storbritannien særlig haardt.

*

Aarsagen til denne Nedgang i den britiske Export ligger dels i den nedsatte Købekraft, som mærkes i alle Lande, dels i de mange nye Industrier, som er voksede frem i Importlandene og endelig i den engelske Exports Fortrængelse fra Markederne, paa Grund af den udenlandske Konkurrence. Den første Aarsag har haft temporær og ringe Betydning; den anden er derimod den vigtigste og vil komme til at spille en større og større Rolle, fordi de enkelte Lande bliver mere og mere industrialiserede. Den tredje Aarsag endelig havde ikke nogen større Betydning før i 1923, men siden er den forøget. Frankrig og Amerika har i de nævnte Aar forøget deres Export med respektive 106 og 120 Procent af Førkrigsniveauet og saavel Tyskland som Belgien udvider nu Exporten meget.

Englands Handel er truet paa mange Maader. Det ligger ikke mindst i Organisationernes forældede Maskineri og i den høje Løns Hemmelighed, som der vil være Grund til senere at undersøge.

Johannes Lehmann.

O P L Æ G N I N G E R N E

Tallene for den oplagte Tonnage viser atter denne Uge Nedgang, idet Antallet af oplagte Dampere er faldet fra 51 til 44. Brutto- og Dødvægttonnagen viser

mindre Forskel som Følge af, at Størstedelen af de Baade, der i Ugens Løb atter er kommet i Fart, er mindre, medens et Par større Baade samtidig er lagt op. Tallene, sammenlignet med sidste Uges, var: 73,507 og 114,991 Tons mod 77,743 og 122,412 Tons.

POSITIONSLISTE PR. 28. JUNI 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Fairisle 20.6.
 s.s. *Aalborghus*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Vladivostock 22.6. til Chiu.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Hull 25.6. til Danzig, pass. Skagen 28.6.
 s.s. *Alexandra* oplagt.
 s.s. *Alfa*, afg. Kaivisto 27.6.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 27.6.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Baltimore Md. 19.6.
 s.s. *Anna*, pass. Holtenau 15.6.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Azorerne 27.6. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Hook of Holland 26.6.
 s.s. *Arabien*, Olsen, ank. Portland On. 20.6.
 s.s. *Argentina*, ank. Malmø 26.6.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio Janeiro 19.6. til København.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, oplagt.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. København 27.6.
 s.s. *Askø*, oplagt.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Vancouver 15.6.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. København 26.6. p. R. t. Jacobstad.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, pass. Gibraltar 26.6. p. R. t. Colombo.

m.s. *Australien*, Christensen, afg. St. Thomas 23.6. til San Diego.
 m.s. *Avance*, Hansen, pass. Skagen 27.6. p. R. t. Leith.
 s.s. *Æxel*, Jensen, pass. Dunnethead 26.1. p. R. t. København.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Frederikshavn 29.6. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Råfö 24.6.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Hamburg 20.6.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Råfö 20.6.

Bekendtgørelse.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 23. Juni 1926 udfærdiget en *Takst for Afgift til Københavns Havnevæsen af Fartøjer m. m. samt en Takst for Afgift til Københavns Havnevæsen af Varer.*

Begge Takster har Gyldighed i Tiden 1. Juli 1926 til 30. Juni 1928.

København, den 28. Juni 1926.

HAVNEDIREKTØREN

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. JUNI 1926.

London	18,35	Madrid	61,60
New York	378,00	Amsterdam	151,90
Berlin	89,85	Stockholm	101,35
Paris	10,95	Oslo	83,00
Antwerpen	10,90	Helsingfors	9,52
Zürich	73,20	Prag	11,20
Rom	13,85	Wien	53,50

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: Sleepmaas
 Director: J. BURGER
 Rotterdam
 Terwenakker, 14-15
 Telefoner Nr.: 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
 Amaliegade 29 B København Telf. Central 1504

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.
 Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIDSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
 Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld
 Danske Sejlskibsrederers Protection Club

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

STEVEDORING COMPANY

GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME
 ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:
 J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
 Telefon: Central 770.

KONSIGNER DERES SKIBE TIL

SCHELLEN'S SHIPPING & AGENCY CO. SOC. AN.

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

Telegram-Adresser:

Rotterdam: Antwerpen: Hamburg:
 SCHELLEN SCHELSHIP SCHELLENSHIP

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

LARS KROGIUS & CO., O/Y

Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND
 HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

s.s. *Bodil*, ank. Kolding 26.6.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 19.6.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Newcastle N.S.W. 26.6.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Sheetharbour 22.6.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Newcastle 16.6.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Rut.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Danzig 26.6. til Grangemouth.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt.
 s.s. *Bratlingsborg*, Christensen, ank. Göteborg 25.6.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Liverpool 24.6.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Algier 27.6. til Tunis.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Danzig 20.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Buenos Aires 26.6.
 s.s. *Carmen*, ank. Algier 27.6.
 s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Gray's Harbour 24.6.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Murmansk 25.6.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Walkom 25.6.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Kiel 24.6.
 s.s. *Cyrril*, Duhn, ank. Stavanger 26.6.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. København 27.6.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Braila 26.6. til Hamburg.
 s.s. *Danefelt*, oplagt.
 s.s. *Danery*, oplagt.
 s.s. *Dania*, Bencke, oplagt.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Antwerpen 25.6.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Genoa 25.6.
 s.s. *Delaware*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Vasa 27.6.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Danzig 26.6.
 s.s. *Ebro*, i København-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, oplagt.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Råfsø 18.6.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Harbour Elbe 27.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Holtenau 27.6. p. R. t. Kaskø.
 s.s. *Energi*, Jensen, pass. Holtenau 28.6. p. R. t. Uleåborg via Flensborg.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, pass. Helsingør 25.6. paa Rejse til Trångsund.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i København.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Algier 24.6.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Trångsund 26.6. til Poole.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Danzig 22.6.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. London 22.6. til Tormo.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Holtenau 27.6.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 18.6.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Limfjordsruterne.

F

ss. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydlynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, pass. Perim 18.6. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Helsingør 25.6. p. R. t. Immingham.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Nørresundby 27.6.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. København 20.6.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Horsens 26.6.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Newport News 24.6.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. København 25.6. til Boston.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 22.6. til Kbh.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Archangel 18.6.

s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Yxpilá 21.6.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, oplagt.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Rotterdam 25.6.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New York 19.6. til København.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Holtenau 26.6.
 s.s. *Gunver*, ank. Alicante 27.6.

H

s.s. *Halfdan*, ank. Reval 27.6.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Ridham Dock 26.6.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. W. Hartlepool 25.6.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. København 20.6.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Danzig 29.6.
 s.s. *Harald*, oplagt.
 s.s. *Harriet*, ank. Danzig 27.6.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Helene*, ank. Villa Real 22.6.
 s.s. *Helga*, pass. Ushant 26.6.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.6.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Godhavn 11.6.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. Aarhus 26.6. til Danzig.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 25.6.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Kotka 26.6. til Saint Nazaire.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Buenos Aires 15.6.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Haukipudas 15.6.
 s.s. *Inger*, ank. Hernøsand 27.6.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. London 22.6.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Rotterdam 28.6. til København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Gibraltar 27.6. til Huelva.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Singapore 13.6. til Marseilles.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New York 15.6.
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 29.6.
 s.s. *Johanne*, pass. Sagres 23.6.
 s.s. *Jolantha*, Holst, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Emden 21.6.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Gibraltar 25.6.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. København 24.5.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. Antwerp 24.6.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Altona 26.6.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Walkom 26.6.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Reval 24.6.
 s.s. *Karla*, pass. Brunsbüttel 27.6.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 28.6. til København.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Aalborg 17.6. til Cuba.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Antwerp 27.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, oplagt.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Garston 20.6.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Ridham Dock 25.6.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Capetown 20.6. p. R. t. København.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Trångsund 18.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 18.6.
 s.s. *Lillian*, ank. Tunis 26.6.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, pass. København 27.6. p. R. t. New York.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnages« Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

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

SUNDERLAND

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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND
Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars« · »Robert L. Cooke« · »Huttons« · »Stage«
AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørretag, 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

GRIMSBY

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess

Manchester
7 Chapel Street
Liverpool
1 Cannon Street
Birmingham
24 Charles Street
Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Axe
London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ...
Sheffield

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

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

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: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

*Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.*m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario, 16.6.**M**

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 26.6.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Houston 17.6. til København.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Yokohama 26.6. til Kobe.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Stettin 27.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. København 24.6.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Marie*, ank. Grao 26.6.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, Rep. i København.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. London 23.0.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 25.6.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Fair Isle 26.6. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Landskrona 25.6.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Neapel 26.6. til Catania.
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, pass. Ushant 26.6.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Bangkok 14.6.
 s.s. *Nautik*, ank. Danzig 20.6.
 s.s. *Neptun*, ank. Barcelona 25.6.
 s.s. *Nerma*, afg. København 26.6.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Bandholm 27.6.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Danzig 23.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Southampton 25.0.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Sevilla 27.6.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Jacobstad 24.6.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Karachi 27.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Rotterdam 21.6.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Swansea 22.6.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 22.6.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Menado 23.0. til Colombo.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Tacoma 25.6.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland On. 16.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Murum 14.6. til Boston.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Malta 26.6 p. R. t. Singapore.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Bremen 23.6.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Randi*, ank. Valencia 27.6.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Colombo 21.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, afg. Leith 28.-29.6. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Hangø 29.6.
 s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Sundsvall 24.6.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Archangel 16.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Seine*, le Barzig, ank. Bordeaux 21.6.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nakskov 12.6.

s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Algoabay 26.6. til Durban.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Melbourne 9.0. til Vancouver.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Cape Town 26.6. til Algoabay
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Bunbury 23.6. til Port Said.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, afg. Riga 26.6. til Cape Town.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. København 24.6. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. København 27.6.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Uleåborg 20.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Emden 26.6.
 s.s. *Skanderborg*, Bercholt, ank. Terneuzen 22.6.
 s.s. *Skinfæxe*, Ankensen, ank. Grangemouth 28.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 27.6.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, pass. København 26.6.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Helsingør 26.0.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Stettin 24.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. København 21.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 24.6. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Dungeness 27.6.
 s.s. *Stella*, ank. Fowey 27.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 24.6.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Leningrad 28.6. til Bordeaux.
 s.s. *Svend*, oplagt.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Ijo Röyitta 25.6.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Buenos Aires 14.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Danzig 26.6.
 s.s. *Taarnholm*, afg. København 25.6. til Manchester.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Baltimore 21.6.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. København 28.6. til Nakskov.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Memel 27.6.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. København 25.6.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Antwerp 24.6.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Shanghai 24.5.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Ghent 28.0. til Havre.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 23.6.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Garston 20.6.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 13.6. til Bremen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Llanelly 24.6.
 s.s. *Vera*, Kolster, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Wabona N.F. 24.6.
 s.s. *Vidar*, Jørgensen, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Bristol 28.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 26.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Vlaardingen 23.6. til San Juan P. Rico.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Vasa 27.6.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Liverpool 25.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Grimsby 21.6.

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
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/SBEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING**Sct. Anna Plads 28**

Tlf.: 1535-5836. Statslff.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY COSKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDERKEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVÆRFT2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, LøfteEvne 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

J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER*Prins Hendriksgade 57*
Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410
*Telegr.-Adr.: »Jecofsa»*PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 SKIBSEART

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

*Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE*



FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK ^{A/S}

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEØEN OVERGADEN N.V. 9.

STØBERI
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET
DIESEL MOTORER
INDTIL 40.000 I. H. K.

J·E·GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770 · TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klassen

**BUNKERKUL · &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klassen

**STEVEDORES, BUGSERSEL-
SKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE**



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902
Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

*Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.*

DET FORENEDE DAMPKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

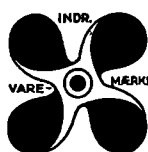
SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.
Telegram-Adr.: "FREIHTS"
A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901. 6888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København
Skibsbundfarve, Lastefarver etc.
fra Th. Höeg
HAMBURG



Brug
Holzapfels
Patent Farver
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKEFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

★

Lovpligtig
Ulykkesforsikring
af
Skibsbesætninger

★

PENSIONS-FORSIKRINGS- ANSTALTEN

PEDER SKRAMSGADE 1 · KØBENHAVN K

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af
PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 1221 KOMPAGNIET »Hamdresche

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

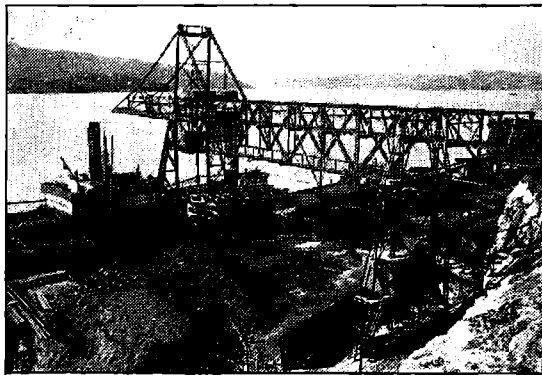
STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

Telegr.-Adr.: Stevedore · Telef.: 1262
Coder: Watkin's, Scott's 9th Edition

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884 Telefoner: 0431 · 4249
Telegr.-Adr.: »Kulsars», Bergen. Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 28

FREDAG 9 · JULI 1926

33 · AARG

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

KØBENHAVN

SOM CENTRUM FOR BOMULDSHANDELEN

Under og efter Krigen er man her som ude i Verden flere Gange kommen tilbage til Tanken om at gøre København til Centrum for Bomuldshandelen paa Skandinavien og Østevropa, Randstaterne og Polen inklusive. Tanken er saa vidt vi ved aldrig blevet ført helt ud i Virkeligheden, i alt Fald viser de officielle Statistiker, at København ikke i nogen udstrakt Grad er blevet anvendt som Stabelplads eller Transithavn for denne Vare. Bremen har i væsentlig Grad forstaaet, synes det, at bevare denne Handel, og ogsaa andre Havne, navnlig Danzig, forbereder Fremstød for at sikre sig noget heraf som Transithavn for et betydeligt bomuldindustri drivende Hinterland som Polen.

Det er forøvrigt Amerikanerne, eller visse Grupper af amerikanske Bomuldseksportører, som i de senere Aar har haft Øjet rettet mod København som Bomuldshavn. Dette staar sikkert i Forbindelse med de glimrende officielle og private Indberetninger om Københavns Frihavn og dens fortræffelige Varehuse og hypermoderne tekniske Udrustning og forretningsmæssige Ledelse. Naar Amerikanerne i Øjeblikket interesserer sig saa stærkt for dette Spørgsmaal, skyldes det vel ogsaa i nogen Grad, at Bomuldshøsten i Amerika efterhaanden bliver betydeligt større end Begæret for amerikansk Bomuld, en naturlig Følge af, at Bomuldsplantagerne er blevet stærkt udvidet i de sidste tre Aar. Dette gælder særlig for Kaliforniens Vedkommende. Et anset kalifornisk Blad har taget til Orde for at søge at oparbejde en direkte Eksport af kalifornisk Bomuld til København i danske Skibe, og det opfordrer Havnekommissionen i Oakland til at tage til København for at studere vore Frihavnsforhold samt at undersøge Betingelserne for Afskibning af kalifornisk Bomuld i København. Efter hvad vi erfarer, har nævnte Havnekommission bestemt sig til at aflægge København dette Besøg en Gang i September Maaned. Den vil samtidig aflægge Besøg i Liverpool, Bremen, Danzig og Helsingfors.

Danmarks aarlige Forbrug af Bomuld, oplyser *Oakland Tribune*, andrager 11,377,300 Kilo eller 56,000 Baller, som næsten altsammen kommer til Danmark via Bremen, Hamburg eller Liverpool. Ifølge samme Blad producerer Kalifornien bedre og billigere Bomuld end Texas og Louisiana, og det mener, at denne Kendsgerning parret med Forslaget om at sende Bomuld direkte til Danmark i danske Skibe burde lette, hvad der for begge Parter, i alt Fald overfladisk set, synes at kunne blive en ideel Forretningsforbindelse.

TYRKISK „DISCRIMINATION“

Tyrkiet har, synes det, bestemt sig til at følge den samme kortsynede, impotente Politik som andre sydevropæiske Stater i Øjeblikket tror er den eneste saliggørende: at særbeskatte Udlændinge. Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i Konstantinopel til Uden-

rigsministeriet har samtlige i Konstantinopel værende Repræsentanter for udenlandske Rederier paa Foranledning af det derværende »Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Étrangere« modtaget Meddelelse om, at alle udenlandske Rederier i Henhold til de ny tyrkiske Skattelove er pligtige for de tyrkiske Skattemyndigheder at fremlægge avtoriserede Regnskabsopgørelser vedrørende deres Virksomhed i Tyrkiet. Det vil med andre Ord sige, at de er skattepligtige i Tyrkiet. Og det paa en særdeles ubehagelig Maade. De ny Skattelove indfører en Skat af 2½ Procent paa enhver Art af Forretning, der gøres af Udlændinge i Tyrkiet. En særdeles følelig Skat, fordi denne 2½ Procents Afgift opkræves efter hver enkelt Omsætning af en Vare, saaledes at den gælder ikke alene Omsætning mellem Importør og Afskiber, men ogsaa mellem Agent, Mellemagent og Detailhandler. Selv Forholdet mellem Detailhandler og Konsument er beskattet paa samme Maade.

Loven er i Tyrkiet blevet modtaget med saa stærk Kritik, at den allerede er undergaaet visse Ændringer. Saaledes er Eksport- og Transithandlen nu blevet fritaget for Skatten. Men mange andre Ændringer er stærkt paakrævede. Den mest paatrængende af disse er den fornærmelige Magt, som Loven giver Skattemyndighederne til at fastsætte Skattens Størrelse for de udenlandske Rederier uden Hensyn til disse Selskabers avtoriserede Regnskabsaflæggelser — en Paragraf, der værdigt illustrerer den noble Tankegang, der ligger til Grund for Loven.

Der er næppe Grund til at antage, at Skibsfartsorganisationerne i de Lande, der berøres af disse Love, roligt vil modtage Meddelelsen om deres Vedtagelse. Ønskeligt vilde det imidlertid have været, om man i Forvejen og inden disse Loves Vedtagelse havde været underrettet om, at de forelaa som Lovforslag. Deres Fremkomst som Love kunde antagelig da have været forhindret.

AKTIV ITALIENSK SKIBSBYGNINGSPOLITIK

Som tidligere meddelt bortfalder de ved Loven af 13. Juli 1911 fastsatte Begunstigelser for den italienske Skibsbygningsindustri den 30. Juni d. A., men da de italienske Værfter udelukkende som Følge af den Statsstøtte, som den nævnte Industri nyder, er i Stand til at hævde sig i Konkurrencen med Udlændets Værfter, er der allerede nu blevet udfærdiget og offentliggjort en ny Dekretlov af 16. f. M., ved hvilken der i et Tidsrum af 12 Aar fra den 1. Juli d. A. at regne tilstaaes den italienske Skibsbygningsindustri en Række Told- og Skattelettelser m. v.

Saaledes skal Værfterne i det nævnte Tidsrum toldfrit kunne indføre det nødvendige metalliske Materiale til Konstruktionen i Italien for nationale Firmaers Regning af Skrog i Handelsskibe, Opmudringsfartøjer og Dæksslæbefartøjer bestemt til Sejlads paa Havet, Søerne, Lagunerne og Floderne, hvorved det dog er bestemt, at Vægten af dette Materiale ikke maa over-

stige 480 kg for hver Bruttoton, naar der er Tale om Metalskrog paa over 1,000 Bruttotons samt henholdsvis 100 og 200 kg, naar der er Tale om Skrog af Træ eller Beton. Indenfor de samme Grænser skal der derhos ydes Værfterne en Toldgodtgørelse paa 7.75 Lire pr. Kvintal for Plader og støbte og runde Stænger til Brug ved Konstruktionen af Skibsskrog, saafremt det nævnte Materiale er af national Oprindelse og fremstillet af fortoldede Raastoffer.

Jævnside med denne Toldfrihed tiltaas der Værfterne en Konstruktionsgodtgørelse for Nybygninger af den ovennævnte Art, andragende for hver Bruttoton 32 Lire, naar det drejer sig om Metalskrog, 20 Lire, naar det drejer sig om Betonskrog, og 9 Lire, naar Talen er om Sejlskibe af Træ, samt Slæbeskibe med Træskrog med en Bruttotonnage paa ikke over 150

Tons og en Fremdriftskraft paa ikke under 90 HK. Disse Konstruktionsgodtgørelser vil blive ydede for Skibe, Opmudringsfartøjer og Dækslæbeskibe af de ovennævnte Typer, som sættes i Vandet i de første 4 Aar efter Dekretlovens Ikrafttræden, den 1. Juli d. A., for de Fartøjer, som sættes i Vandet i de følgende 4 Aar, reduceres de med 10 pCt., og endelig reduceres de med 20 pCt. for den sidste Periode paa 4 Aar, i hvilken Dekretloven har Gyldighed.

For at muliggøre en Omdannelse af Handelsfartøjerne til Hjælpekrigsskibe, indeholder Dekretloven Bestemmelser om, at Skibe med Metalskrog skal bygges, saaledes at de kan bære Kanoner med en Maksimumskaliber af 152 mm, og at Planerne skal forelægges Marinestaben, der i givet Fald tildeler Værfterne de fornødne Anvisninger.

FORESTAAENDE UDVIDELSER AF DANZIG HAVN

Præsidenten for Danzigs Havnebestyrelse, Schweizeren *de Loes*, valgt af Folkeforbundet, har i Anledning af den stærkt tiltagende Trafik paa Danzig Havn udtalt sig om de Foranstaltninger, der agtes foretaget for at give hurtigst mulig Ekspedition i Havnen, ganske særlig for de mange Kulbaade. Den engelske Kulkonflikt har som bekendt medført en overordentlig stor Kuludførsel over Danzig, som man mener vil vedblive, selv efter den engelske Konflikts Afslutning før eller senere.

Om Kuleksporten oplyser Præsidenten, at den allerede tog Fart i Juni Maaned forrige Aar og siden har tiltaget Maaned efter Maaned. I Maj Maaned i Aar eksporteredes 260,000 Tons, men Eksporten er senere forøget langt over det forventede som Følge af Situationen i Storbritannien, og Havnebestyrelsen har derfor straks vedtaget de nødvendige Foranstaltninger, for at Havnen kan følge med i Trafikkens rivende

Udvikling. Allerede om en Maaned venter man yderligere at kunne ekspedere 100,000 Tons mere pr. Maaned, og om tre eller fire Maaneder regner man med at kunne klare 450,000 à 500,000 Tons pr. Maaned. I Øjeblikket arbejdes paa en Kajtilbygning paa ca. 500 Meter, som snart ventes færdig og samtidig vil der blive opstillet tolv nye, store Kraner til Brug for Kullastningen. Vanskelighederne i Øjeblikket skyldes, at Kullene maa indlades direkte fra Jernbanevognene, der kommer fra de polske Gruber, men Havnebestyrelsen vil ogsaa søge at indføre tekniske Forbedringer paa dette Omraade. Endvidere arbejdes der paa meget store Udvidelser. Forslaget omfatter Bygning af et eller to Bassiner, saaledes at man kan blive i Stand til at ekspedere 800,000 à 1 Million Tons pr. Maaned. Disse Udvidelser skal dog naturligvis kun udføres gradvis, efterhaanden som Eksporten kræver det.

NEDSÆTTELSE AF LOSSE- OG LASTEAFGIFTER I NORSKE HAVNE

Den gældende Overenskomst mellem Norsk Arbejdsgiverforening og Norsk Transportarbejderforbund indeholder følgende Bestemmelse:

»Saafremt Leveomkostningerne, ifølge det statistiske Centralbureaus Indekstal for Maj 1926 sammenlignet med Indekstallet for Maj 1924 (244) viser et Fald af 5 pCt. eller mere, vil alle Lønninger være at regulere i Overensstemmelse hermed fra 10. Juni 1926.«

Da Indekstallet for Maj 1926 er 220 vil alle vedkommende Lønninger fra og med den 10. Juni 1926 være at reducere med 9,8 pCt.

Efter hvad vi erfarer, vil der blive gaaet noget forskelligt frem i de enkelte Havne ved Udregningen af Lønningerne. I Havne, hvor Arbejderne lønnes paa Akkordbasis, udregnes Lønningerne efter de hidtil gældende Sats, og Totalbeløbet reduceres derefter med 9,8 pCt.

I Havne, hvor Arbejderne er paa Timeløn varierer Satsene efter de lokale Forhold.

Norges Rederforbund tilraader Skibsredere forud for Fragtslutning til følgende norske Havne: Sandnes, Stavanger, Haugesund, Aalesund, Kristiansund N. og Namsos for en Sikkerheds Skyld forvisse sig om de omtrentlige Losse- eller Lasteadgifter ved Henvendelse til et paalideligt Mæglerfirma i vedkommende Distrikt eller til Norges Rederforbund.

Rederforbundet gør ligeledes opmærksom paa, at Rederne ikke maa regne med, at de gamle Stuverpriser (det hele Stuveribeløb) er blevet reducerede med den ovennævnte Procent, der jo kun gælder Arbejdernes Lønninger. Skibene belastes jo foruden med disse tillige med forskellige Udgifter, der varierer de enkelte Steder og efter Varens Art.

OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en yderligere Nedgang i Antallet af oplagte Dampere, der den 6. ds. var 41 mod 44 sidste Uge. Brutto- og Dødvægttonnagen gik ned fra henholdsvis 73,507 og 114,991 Tons til 68,596 og 107,021 Tons.

HAVNEARBEJDERSTREJKE I ANTWERPEN

Havnearbejderne i Antwerpen har uventet erklæret Strejke og kræver en Lønforhøjelse af 5 Francs. Arbejdet paa Skibene i Havnen ligger som Følge heraf stille. Strejken er stridende mod den med Arbejderne eksisterende Overenskomst. Arbejdsgiverne har enstemmig vedtaget ikke at gaa med til Forhandlinger, medmindre Arbejderne genoptager Arbejdet. Strejken

menes at være et Resultat af, at Kuleksportørerne er gaaet med til at give forhøjede Lønninger til det Mandskab, der laster Kul.

THE BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCE'S AARSMØDE AFLYST

Bestyrelsen for The Baltic and White Sea Conference har nu definitivt besluttet, at Conference's Aarsmøde helt skal aflyses paa Grund af de vanskelige Forhold.

Det er Hensigten at afholde Aarsmødet 1927 saa tidligt som muligt i Foraaret i Paris.

ISBRYDERKAMPAGNEN PAA LENINGRAD 1925 - 26

Vi har tidligere i *Dansk Søfarts Tidende* gentagne Gange stærkt angrebet den Maade, hvorpaa Havnemyndighederne i Leningrad førte Isbryderkampagnen i Vinteren 1925—1926, idet de russiske Isbrydere viste sig ganske ude af Stand til at holde det Program Myndighederne havde opstillet i Efteraaret 1925. At vor Kritik var fuldt berettiget fremgik af en Artikel, der ganske vist aabenbart mod den russiske Regerings Vidende og Vilje fremkom i Regeringsbladet *Pravda*, og som for en meget væsentlig Del lagde Skylden for de russiske Isbryderes Fiasco paa Havnemyndighederne i Leningrad. Artiklen blev rigtignok kort efter imødegaaet af den russiske Regering, idet *Pravda* bragte et Interview med Chefen for Leningrad Havn, Kammerat *Matvjeff*, der paa en klodset og meget lidt overbevisende Maade forsøgte at reducere den af *Pravda* først bragte Kritik til intet.

Der er nu atter i et russisk Blad *Torgovyi Flot* fremkommet en Artikel om dette Spørgsmaal, af hvilken det danske Generalkonsulat i Leningrad har sendt Udenrigsministeriet et Uddrag, som vi tillader os at bringe nedenfor. Det vil ses, at ogsaa denne Artikel fuldtud bekræfter, at Havnemyndighederne paa ingen Maade har forberedt Isbryderkampagnen ved Leningrad i Fjor saaledes, at der var nogen som helst Mulighed for, at de vilde kunne gennemføre det Program, de havde opstillet og givet de i Vintersejlsads paa Leningrad interesserede Kredse Meddelelse om.

Det modtagne Uddrag lyder saaledes:

Materiellet til Overvindelse af vanskelige Isforhold maa være i Orden. Men den om Sommeren udførte Reparation af Isbryderne var ikke tilfredsstillende. »Truvor« burde have været færdig ved Vinternavigationens Begyndelse og ikke ved dens Ophør. »Oktjabr« har længe trængt til Fornyelse af Kedlerne. »Jermak«'s Kedler var ligeledes i en forfærdelig Tilstand.

Af ovenstaaende fremgaar det, at man bør være mere fordringsfuld ved Tilrettelægning af Organisations- og Operationsarbejdet, og jo sværere Situationen er, desto mere maa Opmærksomheden anspændes. Desværre forekommer der i Organisations- og Operationsarbejdet mange Huller. Lederne bør ikke glemme, at de yderst let kan kompromitere den dem betroede Opgave. Hertil kommer, at Opgaven er ny, og de udenlandske Selskaber maa først vænnes til den som til noget nyt men dog muligt og for dem indbringende. Det vilde have været farligt at skræmme de udenlandske Dampere fra at besejle Leningrad om Vinteren, og følgelig burde Centralmyndighederne have efterkommet selv de mindste Fordringer (menes formentlig m. H. t. Organisationen). Sagen er altfor vigtig til at Centralmyndighederne kunde have ignoreret de stillede Fordringer.

Ikke desto mindre blev den om Sommeren udførte Reparation af Isbryderne ikke tilendebragt og udført billigere og daarligere end ønskeligt. Der foregik en Beskæring af de indsendte Overslag, og de nødvendige Kreditter bevilligedes for sent paa en ligefrem kronisk Maade.

Kulforsyningen svigtede.

Man kan heller ikke forbigaa Organisationen af Kulforsyningen med Tavshed. Der er forekommet Tilfælde, hvor Forsyningen med Kul af Isbrydere, der befandt sig i Isen, har svigtet fuldstændig, saa at disse grundet paa Kulmangel ikke har kunnet arbejde. Til trods for at der blev aabnet Kreditter til Køb af udenlandske Kul, nød Havnen næsten ingen Gavn deraf; Donkul kunde heller ikke skaffes til Veje som Følge

af Mangel paa Vagoner. Man var saaledes tvungen til at laane hos forskellige Institutioner. Dette er utilladeligt. Det nødvendige Kulforraad til Gennemførelse af Isbryderkampagnen bør rekvireres og findes paa Lager i Tide.

Kullastningen i Havnen foregaar heller ikke tilfredsstillende. Før Helligdagene gik det endda saa vidt, at man maatte henvende sig til Militæret om Hjælp, og da dette ikke efterkom Opfordringen, blev man tvungen til at sætte Havnens Vægttere og andet Personale i Arbejde. Og ude paa Havet ligger Skibene, af hvilke mange befinder sig i en yderst farlig Situation, og venter.

Lastning af Kul i Kulhavnen er alt andet end tilfredsstillende. De derværende Kulkraner og Tilførselsspor trænger til Forbedring.

Tager man endvidere Isbryderne enorme Kulforbrug i Betragtning samt Nødvendigheden af undertiden at maatte forsyne andre Skibe med Kul, maa det indrømmes, at deres Bunkerforraad i Virkeligheden ikke er stort, ja endog ret begrænset, tiltrods for de tilsyneladende store Cifre.

Det er derfor nødvendigt endnu om Sommeren, hvor Fragterne er lavere, at henlægge rigelige Lagre i Reval og Helsingfors, for at Tilbagerejserne kan foregaa med fulde Kulrum. Dette havde man fuldstændig ladet ude af Betragtning, og tilfældigvis var Kulforraadene baade i Reval og Helsingfors knappe.

Den Omstændighed, at en Damper med en Ladning Kul bestemt for Leningrad led Havari paa Vejen og maatte losse i Helsingfors hjalp os delvis over Vanskeligheden.

Kulforsyningen bør være bredere og fastere anlagt for at stedfundne mislige Tilfælde ikke gentages i Fremtiden.

Ogsaa Ledelsen svigtede.

Lad os derpaa gaa over til Belysning af det, antagelig, ømmeste Punkt nemlig den operative Ledelse af Isbryderkampagnen.

Under Vinternavigationen faar hver Linie-Isbryder*) tildelt en bestemt Opgave og under Omstændigheder Ledelsen af Hjælpeisbryderens Arbejde, hvis en saadan er den medgivet. Bestemmelsen om hvilke Skibe, der skal indgaa i en Konvoj, dennes Afgang etc., henhører under Havnens operative Ledelse. Hvorvidt det er hensigtsmæssigt at lede Operationerne paa Havet pr. Radio — er meget tvivlsomt.

Havnens midlertidige Instruktioner vedrørende Skibenes Ledsagelse ind og ud begrænsede sig til Fremsendelse af en Liste til alle udenlandske Agenturer over Tiderne for Skibenes Modtagelse ved Iskanten samt Tidspunkterne for de udgaaende Konvojers Sammenstilling.

En saadan Plan kan aldrig overholdes, for hvis f. Eks. grundet paa Vejforhold Modtagelsen af Skibe ved Iskanten ikke kan finde Sted paa en angiven Dag, vil en videre Overholdelse af Planen være umuliggjort. Havnen ved udmærket, at det ikke en eneste Gang, efter at Isen var bleven nogenlunde tyk, er lykkedes den nøjagtig at overholde en eneste af de angivne Terminer. Ved Iskanten staar det imidlertid ikke godt til.

Den ankomne Damper venter Isbryderen ved Iskanten, undertiden gaar den ind i Isen og kommer i alle Tilfælde i Isens Vold. Skibenes Ankomst til Iskanten finder Sted efterhaanden, og Isbryderen, som kommer for at afhente dem, maa sædvanligvis spille megen Tid med Sæmmensætningen af en Konvoj.

Organisationen heraf maa være en ganske anden. Uden at forkaste et fastlagt Tidsskema haseret paa

*) (Gkl.'s Bemærkning): Havnens Isbrydermateriel bestaar af 3 Linie-Isbrydere — „Svjatogor“, „Jermak“ og „Lenin“, 3 Hjælpeisbrydere — „Truvor“, „Oktjabr“ og „Purga“, dertil kommer flere smaa Isbrydere, der dog kun kan benyttes til Havnearbejde, saalænge Isen er svag. (Fortsættes Side 455).

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 6. Juli 1926.

I den forløbne Uge er det igen Kultransporten fra U.S.A. til Europa, og hovedsagelig til U.K., som har præget Fragtmarkedet og bragt Raterne i de fleste oversøiske Markeder en god Del i Vejret. Det siger sig selv, at de fleste Baade søger Beskæftigelse i Kulfarten, naar Betingelserne dér er de mest fordelagtige, og foruden en efter Forholdene anstændig Rate, med fri og garanteret Losning, er de øvrige Certepartibetingelser for en Gang Skyld meget gunstige. For at konkurrere maa de andre Markeder betale en Rate, som svarer til Kulraten, og bl. a. er Hvedefragterne fra Gulfen steget betydeligt, og Sukker fra San Domingo og Cuba er kommet op i den mere rimelige Rate af 23/-, 23/6d. La Plata har ogsaa været bedre, men følger ikke rigtig med, og i denne Trade er det mørke Punkt det elendige Certeparti og de langsomme Ekspeditioner.

Hidtil bedste Rate fra Staterne er 4.50 Doll. for 5/6,000 Tonnere, og i engelsk Mønt 20/6d. for 3,500 Tonnér for spot Lastning, medens ultimo Juli og ind i August betinger mellem 3.50 og 4.00 Doll. eller tilsvarende i Sterling. Efterspørgslen vedvarer og ingen gør Regning paa, at Kulstriken slutter i Juli Maaned.

Fra enkelte Distrikter rapporteres, at Arbejdet saa smaat er kommet i Gang, og Lønningerne skal være højere, end hvad de var før den 1. Maj; Arbejdstiden til Gengæld en Time længere. Arbejderne, og vistnok de fleste, ser hellere end gerne, at Minerne kommer i Gang hurtigst muligt, og hellere en Times længere Arbejdstid end Uvirksomhed og »Smalhans« baade for dem og Familien. Lederne, saavel i U.K. som i alle andre Lande, har en udbredt og farlig Myndighed, som ofte misbruges, men der er Grænser for, hvor langt Arbejdernes Taalmodighed rækker.

I de hjemlige Markeder kan der tjenes lidt, naar Ekspeditionerne er normale og Rejsen forløber godt, og flere og flere af de oplagte Baade gaar i Fart. En Del ældre Baade, som var »due for survey« og skulde sælges, gennemgaar survey for de gamle Rederes Regning i Haab om at opnaa en bedre Pris senere hen, hvis Fragtmarkedet holder sig, eller at tjene lidt ved at sejle. Ganske faa Baade skifter Hænder i disse Tider — de som vil sælge, forlanger for høj Pris for deres Baade, og for dem, som vil købe, er selv de billigste Baade ikke billige nok. Af Nybygninger til Fragtfart, naar undtages Tankbaade for de store Oliekoncerns, kontraheres meget lidt, og det kan kun være en Fordel for Skibsfarten; men Værfterne ser naturligvis anderledes paa Sagerne. Naar Pengene ikke absolut skal bruges til Nybygninger, vilde det være formaalstjenligt at vente lidt — helst nogle Aar — til Handelen og Forholdene som Helhed er mere stabile og beregnelige.

TRÆLASTMARKEDET

I Forbindelse med den store Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Danzig og Stettin er Trælastmarkedet fra Østersøen kommet ind i en Opgangsperiode, som burde kunne vedblive en god Tid fremover.

1,000 Favne Kortprops fra Brahestad til Calais er sluttet til 40/- per intaken piled Favne, 1,400 Favne Pulpwood 1/2 Wiborg/Calais 36/6d., Rouen 37/6d., 1,000 Favne Props Wiborg/Calais 38/-, 1,050 Favne Props max. 7 1/2 Skellefteå/Hull eller Hartlepool 49/6d., 125 Favne daglig Lastning.

Hungerburg og Reval/Calais indikerer 38/-, 40/- for 800/900 Favne Props, Stettin/E.C.C.P. 40/- à 42/6d. for 1,000 Favne Damper.

Af D.B.B. Ladninger er bl. a. sluttet følgende:

700 Std. DB 1/3 Boards 1 Sundsvall/London, 46/-, nyt Scanfin, 700 Std. DBB Danzig/Hull, 47/6d., old Scanfin, 380 Std. DBB Piteå/Berwick-on-Tweed, 47/6d.,

nyt Scanfin, 550 Std. DBB 2 Björneborg/London, 43/-, 500 Std. DBB Köpmanholmen/London, 45/6d., 1,000 Std. DBB Uleåborg/Cardiff, 47/-, 650 Std. DBB 2 Pladser Kaskö/Abo-Dundee, 38/-, 650 Std. DBB Raumo/Antwerpen, 39/-, 590 Std. DBB Kotka/Antwerpen, 38/6d., 12/1,300 Std. DBB Bureå/London, 47/-, og af Noteringer kan anføres: 700/850 Std. blandet Ladning Trångsund/London, 45/- maaske 46/- Basis, 700/1,000 Std. Kotka/London, 42/6d.-43/-, 900/1,300 Std. 1/2 Haparanda/London, 45/- maaske 47/6d., 875/925 Std. 2 Sundsvall 1 Hernösand/le Havre, 37/6d., maaske 40/- med kun 15 Francs Losning.

Hvidehavet:

De fleste Juli-Ladninger er allerede sluttet op, og foreløbig udbydes der kun enkelte August-Ladninger.

Canada:

En stor Baad paa 1,600 Std. har akcepteret 65/-, 67/6d., 70/- henholdsvis 1/2/3 Lossehavne W.B.E.I., Miramichi Lastning. De mange Lossehavne gør disse Forretninger mindre tiltrækkende, og 2/6d. pr. Std. er for lidt for hver ekstra Lossehavn.

KUL, KOKS ETC.

Danzig/København er værd 6/6d., 7/- for Baade op til 3,000 Tons. Til U.K. noteres Danzig E.C.C.P. 7/- 2,000 Tons, London 10/- 15/1,700 Tons, Stettin/London 6/9d., 7/6d., Humberen 7/-, Bristol 8/-, Manchester 9/-, Hamburg/Mersey 7/-, 7/6d. 4,000 Tons, Stockton 5/-, Antwerpen/Cardiff 6/-, Rotterdam/Grimsby 3/6d., Bristol Kanalen 5/6d., alt med fri og garanteret Losning. Rotterdam/Esbjerg 5 1/2 d., 5/3d., god dansk Havn 5/3d., 5/6d. De fleste Rater kan antagelig forbedres en Del. Lastetønnen i Danzig er vel en 5 à 6 Dage, og i Stettin en Del værre. Bunkerpriserne i Kielerkanalen er steget til 27/-, 29/6d. I Emden forlanges 23/6d. for »good Westphalian«, i Rotterdam mellem 26/- og 29/6d. og ca. 20/- i Danzig.

MIDDELHAVET ETC.

De udgaaende Rater fra Rotterdam, Emden etc. ligger vedblivende uforandrede, mærkværdigvis. Til Genoa Range sluttet til 8/3d., 8/9d., Marseilles 8/6d., Malaga ca. 10/-. Alexandria ca. 9/6d. o.s.v. Hjemover spores der en lille Bedring, men langt fra tilstrækkelig. Donau har ingen Afslutninger at opvise. Sortehavet har taget nogle faa Baade, Basis 12/- 6,000 Tonner, 13/- 3,500 Tonner, Kontinentet, 1/6d. mere Basis 1 dansk Havn.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulbefragtningerne behersker hele Amerika-Markedet. Helt prompte middelstore Baade faar op til 4.50 Doll. og 20/6d., og Raten er fuldstændig afhængig af Position og Størrelse. Hampton Roads/Rio 4.20 Doll., Bahia 18/-. Montreal gør saa godt som ingenting, hvorimod Befragtningen for Hvede fra Gulfen er livligere, og ret gode Rater er opnaaet for Julitonnage, medens August-Baade er af mindre Interesse og betydelig mindre værd. Til Eksempel betales 4/10 1/2 d. Basis U.K., Juli Annullering, og 4/1 1/2 d. 15/8. Annullering for store Baade. En 18,000 quarters Baad pr. 15/7. har faaet 5/6d. To Shipping Board Baade har faaet 21 cents til Rotterdam prompt Lastning, og for 5/25. August er kun betalt 18 cents.

Sukker for San Domingo til U.K./Cont., prompt Afskibning, er steget til 22/6d., Cuba 23/6d. og for August Lastning ses sluttet til 23/-.

Gulfen/Murmansk faar større Baade til ca. 10 cents pr. Kubikfod. Oliekager til Danmark noteres i 6.50 à 6.75 Doll., men finder vanskeligt Reflektanter. Oliekager er dyre at laste og losse, og Ekspeditionerne baade i Laste- og Lossehavnene er som Regel meget langsomme.

Fra Pacific Havnene er betalt 30/- 6,700 Tonner, 10./25. August, 31/- for 6,800 Tonner, 10./10.-10./11.

ISLANDSK LOV OM BIDRAG TIL ET KØLESKIB M.V.

§ 1.

Saaftert Islands Dampskibsselskab lader bygge et nyt Skib til Mellemlandsfart, er Regeringen bemyndiget til dertil at yde Bidrag af Statskassen indtil 350,000 Kr. paa Betingelse af, at Skibet faar fuldkommen Køleindretning, 2 Mellemdæk, og paa Betingelse af at øverste Dæk, øverste Mellemdæk, Skibssider og Tværvæggene mellem Lasterummene indrettes for Køletransport.

§ 2.

Regeringen bemyndiges endvidere til at kautionere paa Statens Vegne for det eller de Laan, som Selskabet

behøver til Bygningen af dette Skib under Forudsætning af, at Skibet pantsættes til Laangiveren eller til Statskassen.

§ 3.

Dampskibsselskabet er uberettiget til at sælge Skibet uden Regeringens Samtykke, og hvis Skibet strander, er Selskabet pligtigt til at lade et nyt Skib af samme Slags bygge, eller udbetale Regeringen dens Tilskud.

§ 4.

Denne Lov træder straks i Kraft.

(Fortsat fra Side 454).

SYDAMERIKA

Rotterdam/lower ports, inklusive Barracas og Riachuelo, fik sidst en Baad til 13/6d. En Del mere eller ca. 14/- kan vel faas nu, men for at Rundreisen skal kunne svare Regning, maa den hjemgaaende Fragt være mindst 25/-, og dette kan ingen tage for givet. Med de Bunkerpriser, der betales i Rotterdam, og i Betragtning af det usikre hjemgaaende Marked, burde Kullene udgaaende betale nærmere 18/-.

Af Kornbefragtninger bemærkes: Buenos Aires/Bristolkanalen, 7,000 Tons, 28./7.-25./8., 21/-, Buenos Aires/U.K.-Cont., 5,600 Tons, 12./7.-25./7., 22/-, Buenos Aires/Antwerpen/Rotterdam, 5,300 Tons, spot prompt, 20/-, Buenos Aires/London 20/6d., Antwerpen/Rotterdam 20/-, 8,000 Tons, 28./7.-25./8., Rosario/Antwerpen-Rotterdam, 4,600 Tons, spot prompt, 20/6d., Bahia Blanca/Antwerpen, 6,800 Tons, spot prompt, 21/-, Rosario/U.K.-Cont., 5,200 Tons, spot prompt, 24/-.

(Fortsat fra Side 453).

uaafbrudt Arbejde paa Ledsagelse af Skibene, bør disse samles udenfor Iskanten. Dersom Isen naar til Mundingen af Nevafloden, bør Skibene samles ved Lugaflodens eller Kapora Bugtens Munding; hvis Isen strækker sig til Schepelev eller Seskar Fyrene, bør Modtagelsen foregaa ved Lavensaari; hvis Isen naar til Hogland, bør Kaschpervik, Paponvik, Revalbugten eller Baltiskport være Samlingsstedet. Ideen hermed er fuldstændig klar.

Af det tilstedeværende Isbrydermateriel er det nødvendigt at danne tre Grupper: i hver indgaaer en stor Isbryder og en Hjælpeisbryder. Gruppe 1 tager Bunker ind, Gruppe 2 fører en Konvoj ud og Gruppe 3 fører en Konvoj ind. De Skibe, som Isbryderen har modtaget til at føre igennem Isen, bør under ingen Omstændigheder efterlades.

Af denne Grund maa det overlades den ældste Kaptajn for den førende Gruppe at bestemme, hvormange og hvilke Skibe han under forhaandenværende Isforhold mener at kunne føre igennem.

Ved Afslutning af Befragtninger bør Fragtorganisationerne ubetinget forlange Skibe, der er forsynede med Radio, og som er egnede til Sejlads i Is.

Dette sidste Spørgsmaal bør nøjere diskuteres. Vi vilde foreslaa, at der udarbejdes et særligt Certeparti, i hvilket de særlige Forhold, som gør sig gældende for Skibe bestemt for Havne indenfor Iszonen, stipuleres. De saakaldte »Iceclose« og »Henkom« Certepartier tilfredsstillende os ikke.

Det er bekendt, at Havnen i Efteraaret advarede alle Fragtorganisationerne mod at befragte Skibe, som ikke var i Besiddelse af Radio. Ikke desto mindre var der mange af Skibene, der ikke havde Radio, og som derfor ved Ankomsten til den finske Bugt ikke kunde give Meddelelse om deres Ankomst, skønt dette selvfølgelig var nødvendigt.

Mange af Skibenes Kaptajner sejlede for første Gang under saadanne Forhold. Under Henblik paa

ØSTEN

rapporterer en Slutning i Ny og Næ. Parcels arrangeres fortrinsvis og som Regel billigere end fulde Ladninger. Vladivostock/Stettin direkte er gjort til 28/3d., 6,500 Tons, og en 9,000 Tonner har faaet til p.p. U.K./Cont. 26/3d., Baltic 27/6d.

Syd Afrika tager en Del Baade for Kul til ret uforandrede Rater.

TIME CHARTER

Der er sluttet: 8,000 Tonner, 9/12 Maaneder, General Trade, 3/7½d., 9,250 Tonner, 9 Maaneder, amerikansk Fart, 3/9d., 6,300 Tonner, 3 Maaneder, transatlantisk Fart, 1.07½ Doll., 7,000 Tonner, 3 Maaneder, vestindisk Fart, 1.00 Doll., 2,400 Tonner, 6 Maaneder, vestindisk Fart, 1.70 Doll.

For 2,000/2,500 Tonnere, 5/6 Maaneders europæisk Fart indikeres ca. 5/3d.-5/6d., men dette er ingen Rate i et opadgaaende Marked, og dækker knapt de faste Udgifter.

Skibsførernes Conservatisme bør ved Befragtningen af et Skib gives bestemte Instruktioner om, hvorledes Skibet skal forholde sig, naar det under Isperioden nærmer sig den finske Bugt.

Det ovenfor sagte skal under ingen Omstændigheder forstaas som undskyldende Momenter for Havnen. Tværtimod, dette er ikke blevet gjort og burde være gjort af Havnen.

Alle moderne tekniske Muligheder bør benyttes.

Det er endvidere nødvendigt at indgyde Isbryderflotillens Mandskab Forstaaelse af, at Isbryderen er et værdifuldt Værksøj, ikke hvad selve Værdien angaar, men med Hensyn til dets Nødvendighed i et givet Øjeblik, og at det skal udnyttes hele Døgnet lige til Kulforraadet slipper op. I Isbryderflotillen hersker der den Mening, at Arbejdet om Natten er uproduktivt; Natarbejde er ganske vist sværere men ikke umuligt.

Til Slut skal det bemærkes, at Havnen af ukendte Grunde ikke benytter sig af de Muligheder, som den moderne Teknik byder. I Særdeles er det uforstaaeligt, hvorfor Havnen ikke forsyner de store Isbrydere med smaa Aeroplaner til Spejdertjeneste. Der kan sikkert ikke være noget alvorligt til Hinder for at anbringe en Startplatform paa Dækket. I hvert Tilfælde bør en Kyst-Aerobasis indrettes. Der kan ikke være to Meninger om Nytten af en saadan Spejdertjeneste.

I Rayoner, hvor Kysten og Øer ikke lægger Hindringer i Vejen, er det selvfølgelig mere hensigtsmæssigt for Isbryderen at vælge en Vej, hvor der findes mindre Skruninger; men sædvanligvis hindrer uklart Vejr den heri.

Ved Opsøgelse af Dampere og Konstatering af Skibenes Stilling vilde Aeroplanerne i høj Grad lette Isbryderne Arbejdet.

Udgifterne ved Anskaffelsen af Aeroplaner vilde hurtigt gøre sig betalt.

Navigator.

DE FRIVILLIGE ARBEJDSLØSE I ENGLAND

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Foruden sin foruroligende store Hær af uforskyldte Arbejdsløse, har England en mægtig Armé af de saakaldte frivillige Arbejdsløse, der i daglig Tale gaar under Betegnelsen: »the leisured class.« Om den i Forhold til Landets Størrelse og dets Indbyggerantal er mere talrig end i andre Lande, er meget vanskeligt at sige. Nogle mener det, medens andre har villet benægte det. Hvem der har afgjort Ret kan dog ikke afgøres, da Argument staar imod Argument, og der er saa mange Momenter, som spiller ind. At denne Klasse af »frivilligt Arbejdsløse« f. Eks. spiller en tilsyneladende større Rolle i Paris er givet. Gaar man gennem Byen, kan man ikke være blind for, at den indtager en dominerende Stilling i hele Seinestadens Kafe- og Restaurationsliv. Saadan vil det altid være i Byer, der er Centrere for Turiststrømmen — og paa Grund af den lave Franckurs er der i Aar flere Englændere og Amerikanere end før i Paris. De sidder, umobile som de er, paa Kafeerne og lader Verden gaa, som den gør. Dog, ser man nærmere til, vil man ikke have svært ved at skelne den ferierende fra den professionelle Arbejdsløse. Den sidste er jo Aaret rundt kun Dagdriver og er nu blevet et Led i saa stor en Kæde, at den udgør et saare vanskeligt økonomisk Problem. Denne Form for den menneskelige Snylter falder paa en næsten naturlig Maade sammen med Omgivelserne. Den professionelle Dagdriver bevæger sig med den største Selvfølgelighed, og man kan ikke andet end undres over den Maade, paa hvilken han har forstaaet at faa alt til at føje sig ind efter hans Vaner. Han er blevet hærdet overfor alle Livets Overraskelser. Hvad der end sker, skal han nok forstaa at svømme ovenpaa og leve paa andres Arbejde.

*

Gang paa Gang er Problemet: den frivilligt Arbejdsløse skudt i Forgunden under de senere engelske Arbejdskampe. Med megen Virkning har Folk som *Mac Donald* og *Henderson* peget paa, at ikke mindst de rige Dagdrivere er ved i England at danne et helt Millieu for sig. De breder sig mere og mere men er særlig dominerende i Klubberne og ved Væddeløb, og ud paa Aftenen nyder de »Hjertestyrkninger« af Portvinsglas, hvis Størrelse kunde have faaet baade *William Pitt* og *Charles James Fox* til at straale af Glæde. Naar de kører ud er det i Ekvipager, som leder Tanken hen paa den Tid, da England kaldtes det georgiske Land. Der leves i disse Kresse saa flot og overdaadigt som intet andet Steds i Verden. Ødselhed og Ligeegyldighed har rakt hinanden Haanden, man tænker slet ikke paa, at det i Længden ikke kan blive ved, bl. a. fordi Tiden er blevet en anden efter Verdenskrigen. Hele den Levestandard, som disse Folk lever paa, sætter ondt Blod, fordi deres Penge i langt overvejende Grad indtjenes af de Mennesker, der har det fattigt. Og opstaar der Konflikter, som bl. a. nu i Minerne, lægger de Nydende en social Foragt for Dagen, som bringer de Ydendes Taalmod til Kogepunktet. Om socialt Samarbejde er der ikke et Øjeblik Tale. Fra de Nydendes Side lægger man ikke Skjul paa, at de godt ved, det er en halvvejs syndefuld Maade, de lever paa — men gaar det saa gaar det, og det gælder nu engang om

at gøre Livet komfortabelt. De store Indkomster er nødvendige for at føre dette Liv, derfor skal de skaffes — og det er Generationens Erfaring, som staar til Tjeneste, naar det gælder om at faa dem frem. Lang og ubrudt Tradition kommer Rentenyderne til Hjælp, naar det drejer sig om Kampen for deres nedarvede Rettigheder; og dette gælder i England mere end noget andet Sted. Derfor svinder Formuerne ogsaa paa en mildere og langsommere Maade end i andre Lande. Den rige betragter det hele som sin Ret, den fattige ser paa det hele, som var det et Skuespil. Kun paa et Omraade gøres der Forskel: man ser i Folkets Masser med noget blidere Følelser paa den Rigdom, som forbruges, end paa den, som forødes. En Pengemand, som sætter sine Penge ind i en Industri, og derved gør den frugtbringende for sig selv og andre, staar bedre end den Kapitalist, som kun har indrettet sig paa at forbruge sine Penge, uden at gøre nogen Indsats. Han har om sig en stor Skare af tjenstvillige, der ser deres Interesse i at være ham til Hjælp og for at leve deraf. Ellers gør de intet.

Denne af Rigdommen afhængige Klasse er særlig stor i England, og den rummer en Fare, fordi den saa ganske mangler enhver social Forstaaelse. Helt og holdent er den knyttet til den forbrugende Kapitalist og staar fjernt fra den, der arbejder med Pengene i Industrien. Denne Klasse gør alt for at gøre Skellet i Folket dybere, og den ser hele sin Eksistens i den nuværende Ordning af Tingenes Tilstand. Kommer der en økonomisk Omvæltning, vil dens Saga være ude.

*

England er stadig et meget rigt Land til trods for, at det har brugt saa enorme Summer siden 1914. Det er ogsaa et Land, som forstaar at bære sin Rigdom med Gentlemannens trygge Værdighed. Det solide Sløseri, som forekommer i dette Land, og som præger alle Omraader, synes at være et Led i Englændernes Natur. Ogsaa heri ligger der ikke saa lidt af en Tradition. Amerikaneren sløser paa en mere moderne Facon. Han vil gøre sine Omgivelser bekendt med sine Rigdomme, vil ad denne Vej vinde Respekt. Englænderen derimod bruger sine Penge paa en Maade, som forraader, at Rigdommen er nedarvet, og at Sløseriet hører med til hans Levestandard.

Men hvor længe vil det gaa. De nye Jordskatter i England rammer Godsejerne meget haardt, og for den unge Landmand vil det i Længden blive svært at skaffe sig en Indtægt, der er helt uden Forbindelse med Arbejdet, og paa mange andre Omraader gøres der Indhug i Rigdommene. Lidt efter lidt maa de frivilligt Arbejdsløse i England faa Øjnene op for, at Dagdriveriet er en Tilværelse, som intet Samfund vil tillade i det lange Løb.

*

Forleden holdt den ellers noget luftige *Lloyd George* en stor Tale, som er værd at lægge Mærke til, fordi han i nærmest voldsomme Ord slog ud imod »the leisured class.« Han omtalte de sociale Forhold i England og sagde da: »Her bliver aldrig godt, og her kommer aldrig ren Luft, førend hele den store

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

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.

GENFORSIKRINGSAKTIESELSKABET "ROSSIA"

K Ø B E N H A V N

GEVINST- & TABS-KONTO

PR. 31. DECEMBER 1925

UDGIFTER		INDTÆGTER	
	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Brandforsikring:			
Netto Provisioner og Branche Omkostninger	1.935.108.81	Saldo overført fra forrige Aar	491.899.50
Betalte Skader efter Fradrag af Genforsikring	3.530.274.14	+ Gratiale til Personalet	21.700.00
Reserve for ikke regulerede Skader	1.319.413.74		470.199.50
Reserve for uafløbne Forsikringer	3.014.321.64	Brandforsikring:	
	4.333.735.38	Premier efter Fradrag af Genforsikring	6.028.643.27
	9.799.118.33	Skadesreserve overført fra forrige Aar	2.304.145.01
Transportforsikring:		Kursdifference	633.576.15
Netto Provisioner og Branche Omkostninger	709.626.93		1.670.568.86
Betalte Skader efter Fradrag af Genforsikring	3.997.360.56	Premiereserve overført fra forrige Aar	3.931.522.68
Reserve for ikke regulerede Skader	2.124.365.00	Kursdifference	1.124.622.60
Reserve for uafløbne Forsikringer	1.490.626.17		2.806.900.08
	3.614.991.17		4.477.468.94
	8.321.978.66	Portefeuille Premier	194.112.22
Diverse Brancher:			10.700.224.43
Netto Provisioner og Branche Omkostninger	434.425.90	Transportforsikring:	
Betalte Skader efter Fradrag af Genforsikring	409.485.05	Premier efter Fradrag af Genforsikring	4.839.234.86
Reserve for ikke regulerede Skader	110.445.95	Skadesreserve overført fra forrige Aar	2.498.496.84
Reserve for uafløbne Forsikringer	331.888.38	Kursdifference	624.090.76
	442.334.33		1.874.406.08
	1.286.245.28	Premiereserve overført fra forrige Aar	1.072.772.10
Administrationsudgifter inkl. Skat for tidligere Aar	603.303.05	Kursdifference	267.963.97
Kursdifference	2.162.634.59		804.808.13
Overskud	595.730.17		2.679.214.21
	22.769.010.08	Diverse Brancher:	7.518.449.07
		Premier efter Fradrag af Genforsikring	1.029.430.30
		Skadesreserve overført fra forrige Aar	33.865.64
		Kursdifference	11.681.21
			22.184.43
		Premiereserve overført fra forrige Aar	293.979.08
		Kursdifference	40.188.06
			253.791.02
			275.975.45
		Portefeuille Premier	37.006.66
			1.342.412.41
		Renteindtægt	559.882.93
		Kursreguleringsfond overført fra forrige Aar	1.552.841.74
		Katastrofereserve overført fra forrige Aar	500.000.00
		Afsat til Skat per Ultimo 1924	225.000.00
		heraf overført til 1926	100.000.00
			125.000.00
			22.769.010.08

BALANCE KONTO DEN 31. DECEMBER 1925

AKTIVER		PASSIVER	
	Kr. Ø.		Kr. Ø.
Kassebeholdning	3.790.16	Aktiekapital fuldt indbetalt	6.000.000.00
Tilgodehavender i Banker	3.138.703.94	Reservefond	420.789.65
Deponeret i Banker	597.554.10	Premiereserver	4.336.836.19
	3.736.258.04	Skadesreserver	3.554.224.69
Værdipapirer ifølge Specification	4.946.988.72	Afsat til Dækning af dubiose Tilgodehavender	250.000.00
Selskabets Ejendom, Bornholmegade, København	1.000.000.00	Afsat til Skat	100.000.00
Byggegrund, Grønningen, København	197.872.02	Gæld til Forsikringsselskaber og andre	1.289.026.25
	1.197.872.02	Reserver deponeret af Forsikringsselskaber	1.934.614.64
Inventar	25.000.00	Overskud overført til næste Aar	595.730.17
Tilgodehavender hos Forsikringsselskaber og andre	4.026.581.57		
Reserver deponeret hos Forsikringsselskaber	5.044.731.08		
	18.981.221.59		18.981.221.59

Ved alle Beregninger er Kursen pr. 31. December 1925 anvendt.

København, den 17. Juni 1926.

W. GOUDA

adm. Direktør.

Foranstaaende Gevinst- og Tabs-Konto samt Balance-Konto er i Overensstemmelse med Selskabets Bøger, som vi har revideret og sammenholdt med de originale Bilag, ligesom vi har konstateret Tilstedeværelsen af Kasse-, Bank- og Værdipapirbeholdningen.

København, den 17. Juni 1926.

S. POTOZKI

J. THIME

statsaut. Revisor.

50 AAR

Den indenfor Skibsfartskredse almindeligt kendte og meget afholdte Formand for »Den alm. danske Skibsførerforening, Kaptajn H. P. Hagelberg fylder i Morgen 50 Aar.

Kaptajn Hagelberg, der er født i København, kom til Søs som Stagedreng kort før sit fyldte 14. Aar, blev derefter frivillig Lærling i Marinen og fortsatte, efter at have taget Præliminæreksamen, sin Sejlads og sejlede med Rederiet Samuel Eyde's Sejlskibe, fra Arendal. Efter at have taget Styrmandseksamen fra Københavns Navigationsskole, kom han ud med »Georg Stage« som Understyrmand, blev Quartermester og Baadsmand med Ø. K.'s »Malaya« og gik derefter ind i Dampskibsselskabet »Norden« som 3. Styrmand. Af-tjente sin Værnepligt, gennemgik Reserveløjtnantskolen ved Marinen og gjorde 2 Aars Tjeneste (1901 og 1902) som Reserveløjtnant. Fortsatte derpaa i D/S »Norden«, hvor Kapt. Hagelberg i 1907 blev Fører af S/S »M. C. Holm« og forblev i dette Selskab indtil 1915, da han forlod Søen.

Indtil han blev Formand for Den alm. danske Skibsførerforening, drev han Virksomhed som maritim Konsulent. Fra 1918 til 1922 repræsenterede Kapt. Hagelberg det amerikanske Klassificeringselskab »American Bureau of Shipping«, som dette Selskabs Agent og Surveyor her i Danmark.

Fra sin tidligste Ungdom har Kapt. Hagelberg vist stor Interesse for sin Stand. Han var saaledes et meget ivrigt og aktivt Medlem af Navigatørforeningen, medens denne eksisterede, og Den alm. danske Skibsførerforening har Kapt. Hagelberg lige fra sin Indmeldelse for 15 Aar siden omfattet med overordentlig stor Interesse. Det var derfor heller ikke uden Grund, at man, da Bestyrelsen i 1921 stod over for Valg af en ny Formand, anmodede Kapt. Hagelberg om at lade sig vælge ind i Bestyrelsen og overtage Stillingen som Formand, hvilken Stilling han tiltraadte 1. Marts 1921.

Af andre Tillidshverv udenfor Foreningen, som Kapt. Hagelberg paa Foreningens Vegne indtager, skal nævnes, at han er Næstformand i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Medlem af Repræsentantskabet for Pensionsforsikringsanstalten, ligesom han var Medlem af den fornylig afsluttede nordiske Regeringskonference angaaende Skibes Sødygtighed og Udrustning samt af den ligeledes fornylig afsluttede Kommission af 1925 vedrørende det danske Redningsvæsen, og for Øjeblikket sidder Kapt. Hagelberg i Bemandingskommissionen.

Paa sin Fødselsdag vil Kapt. Hagelberg sikkert modtage mange Beviser paa, hvor skattet og agtet han er i nordiske Søfartskredse, og vi for vor Part sender den populære Formand vore hjerteligste Lykønskninger.

(Fortsat fra Side 357).

dagdrivende Klasse forsvinder. Den er kun til Skade, gør intet godt, fordi den ikke kan gøre det. Jeg er ikke Fjende af Privatkapitalen, saa lidt som af det private Initiativ — men alle retskafne Englændere vil med mig være fødte Fjender af det forfærdende System, som nu raader. Det er ved at blive saadan i England, at de riges Hunde har det langt bedre end de fattige Arbejdere. Et saadant Samfund bærer Spiren til Undergang i sig. Derfor maa der nu raabes Vagt i Gevær. Det kan ikke blive ved. Det bør være en Pligt, at alle, der kan, skal arbejde og ernære sig ved sit Arbejde. Herom maa vi vel alle kunne enes.»

Denne Tale vakte Opsigt, og den har vundet Genklang i hele den liberale engelske Presse. Tiderne er nu

nogle helt andre end før, og det maa Menneskene indrette sig efter. *Manchester Guardian* proklamerer ligefrem Krig mod Rentenyderne, og den Del af Pressen, der følger Lloyd George i alt, kræver, at hele Skattepolitikken nu lægges om, saaledes at de Indkomster, der tillader Brugerne at leve uden at bestille noget, beskæres saa stærkt, at det vil blive umuligt i Fremtiden.

*

England er rigt, og det er et konservativt Land. Omvæltningerne der sker ikke een-to-tre. Men alligevel bør man lytte til de nye Toner, der før eller senere vil lokke mange til at slaa Følge.

Johannes Lehmann.

POSITIONSLISTE PR. 5. JULI 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Ivigtut 29.6.
s.s. Aalborghus, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Danzig 30.6.
s.s. Alexandra, oplagt.

s.s. Alfa, afg. Wiborg.
s.s. Alfred Hage, afg. Kaskø 5.7.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Antwerpen 2.7. til Tangier.
s.s. Amalienborg, Hansen, pass. Colon 1.7.
s.s. Anna, ank. Danzig 17.6.
s.s. Anneberg, Korff, pass. Kbh. 1.7. paa Rejse til Reval.
s.s. Arabien, Olsen, afg. Portland Ore 29.6.
s.s. Argentina, ank. Gøteborg 3.7.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensens. Tlf. 244 & 482.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

Stillingen som Sekretær og Kasserer

i Dansk Sejlskibsrederi-Forening er ledig fra 1. August d. A. Stillingen lønnes med 3500 Kr.

Ansøgninger stiles til Foreningens Kontor, Dronningholmsvej 66, Svendborg, og skal være indgivet senest den 31. Juli d. A.

En maritimt uddannet Mand foretrækkes

Svendborg, den 1. Juli 1926.

P. F. V.

C. P. LUND, Formand.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. JULI 1926.

London	18,34	Madrid	59,45
New York	378,00	Amsterdam	151,85
Berlin	89,85	Stockholm	101,20
Paris	10,30	Oslo	82,95
Antwerpen	9,75	Helsingfors	9,52
Zürich	73,20	Prag	11,20
Rom	13,15	Wien	53,50

NEW ORLEANS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT
 INDEHAVERE AF:
NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.
 TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«
 NEW ORLEANS

ROTTERDAM

GENOA

GHENT

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
 DAMPSKIBS AGENT

GENOA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
 ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG. CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9^{te} & 10^{te} UDG.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**JOHN P. BEST & CO.**
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØBENHAVN

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47
SKIBSUDRUSTNINGTelegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387**SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326**F. V. T. NIELSEN**SKIBS BYGNINGSINGENIØR
(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 6500**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservefond Kr. 30.144.468

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

Filialet i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Tofflund · Tønder · Varde · Viborg

KØBENHAVN

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- & KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES**V. & E. MATHIESEN**
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTARKabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445FREDERIKS-
HAVN**"Alpha"
Motoren**Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt1/3 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. »Saxbergs · Telefoner 244 & 482
Skibshandel

m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio de Janeiro 19.6. til Madeira.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, oplagt.
 s.s. *Askø*, oplagt.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 2.7.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Jacobstad 29.6.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Port Said 4.7. til Aden.
 m.s. *Avance*, Hansen, pass. Hirtshals 5.7. paa Rejse til Danzig.
 s.s. *Æxel*, Jensen, ank. Kbh. 29.6.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Råfsø 3.7. til London.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kbh. 1.7.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. London 5.7.
 s.s. *Bodil*, ank. Kbh. 3.7.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Reval 2.7. til Hull.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Newcastle NSW. 26.6.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 26.6.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 3.7.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Grangemouth 1.7.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Stockholm 2.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Holtenau 2.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Marseille 3.7.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Kbh. 3.7. til La Paluoto.
 s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Skagen 4.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Buenos Aires 26.1.
 s.s. *Carmen*, afg. Sfax 2.7.
 s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Harburg 4.7.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Murmansk 25.6.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kotka 1.7.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Stugsund 4.7.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Kbh. 3.7. p. R. t. Wiborg Dist.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Kbh. 27.6.
 s.s. *Dan*, Mortensen, pass. Gibraltar 4.7. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Danefell*, Voss, ank. Hull 30.6.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Kbh. 26.6.
 s.s. *Dania*, Bencke, oplagt.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 30.6.
 s.s. *Delaware*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Wiborg 3.7.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Rotterdam 3.7.
 s.s. *Ebba*, ank. Gdingen 28.6.
 s.s. *Ebro*, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, oplagt.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. London 5.7.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Grangemouth 3.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Kbh. 3.7.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kaskø 1.7.

JENS JØRGENSEN & C^o**RIGA****SKIBSHANDLER**

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIAN T PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

s.s. *Energi*, Jensen, afg. Flensborg 28.6.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Trångsund 29.6.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i Kbh.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Hook of Holland 6.7.
 s.s. *Erik Boye*, pass. Ushant 5.7.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Poole 4.6.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Danzig 3.7.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Tarno 3.7. til Trångsund.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Hangö 30.6.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Limfjordsstationerne.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutebart, Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Immingham 3.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbh. 20.6.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 3.7.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Newport News 28.6.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Dunnet Head 29.6. paa Rejse til Boston Mass.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 3.7.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Archangel 18.6.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Yxpila 4.7. til London.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, oplagt.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Kbh. 6.6.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbh. 4.7.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Trångsund 4.7.
 s.s. *Gunver*, afg. Alicante 5.7.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Wiborg 3.7.
 s.s. *Halfdan*, afg. Kbh. 6.7. til Ghent.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Wiborg 5.7.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Hanstholm 5.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Kotka 4.7.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. Danzig 7.7.
 s.s. *Harald*, oplagt.
 s.s. *Harriet*, ank. Danzig 27.6.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, henligger i Kbh. siden 30.6. for Exportf.
 s.s. *Helene*, afg. Pamaran 29.6.
 s.s. *Helga*, ank. Alicante 3.7.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 3.7. til New York.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Harburg 4.7.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, ank. Danzig 28.6.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 3.7. til Stettin.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Hook of Holland 4.7. til St. Nazaire.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Yxpila 2.7.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bahia Blanca 2.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Kbh. 3.7. paa Rejse til St. Nazaire.
 s.s. *Inger*, afg. Sundsvall 2.7.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Kieler Kanal 5.7. paa Rejse til Trångsund.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. Kbh. 3.7.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schionning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Huelva 28.6.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New York 15.6.
 s.s. *Jenny*, afg. Middlesbrough 3.7.
 s.s. *Johanne*, afg. Alicante 5.7.
 s.s. *Jolantha*, Holst, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Archangel 2.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Huelva.
 s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Kbh. 24.5.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Hull 4.7.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Zaandam 5.7.

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transporters, 8 Tons Flydekræner, Skure med elektriske Kajakraner, 34.000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtene, Værksteder etc.
 Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM**AMSTERDAM****ZAANDAM****ANTWERPEN**

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
 Telefon: Central 770.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-AFSEKKNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

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	} »Lambrose«, Grimsby

Telegr.-Adr.:

NEWPORT,
MON

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

J. A. FINZI & YOUNG

3, 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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fræmskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

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

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 Skruer 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,
Nørresø. 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

CARDIFF

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

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

GLASGOW

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren«

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, Konserver etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Reval 2.7. til Grimsby.
 s.s. *Karla*, afg. Wiborg 23.6.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aalborg 4.7.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Aalborg 17.6. til Cuba.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Ushant 3.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Trångsund 29.6.
 s.s. *Knud*, oplagt.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Garston 3.7.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Aalborg 4.7.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 28.6.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Trångsund 2.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. West Hartlepool 3.7.
 s.s. *Lillian*, ank. Bizerte 4.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Dok i Fr.havn siden 30.8.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 5.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 3.7.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbh. 4.7.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk 25.6.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Kbh. 2.7. paa Rejse til Glasgow.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bjørkø 2.7.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Exporten.
 s.s. *Marie*, ank. Valencia 26.6.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 2.7.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. London 2.7. til Raumo.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio de Janeiro 2.7. til Skandinav.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Landskrona 25.6.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Taragona 4.7.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. Hamburg 5.7.
 s.s. *Nancy*, afg. Bilbao.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Singapore 3.7.
 s.s. *Nautik*, afg. Danzig 5.7.
 s.s. *Neptun*, ank. Valencia 3.7.
 s.s. *Nerma*, ank. Grimsby 3.7.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Kbh. 2.7.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Danzig 23.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Rotterdam 3.6.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Casablanca 3.7.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Jacobstad 30.8.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Karachi 27.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samso-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt.
 s.s. *Olof Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 1.7. til Montevideo Roads.
 s.s. *Oregon*, Olsen, afg. Swansea 1.7. til Hook of Holland.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbh. 22.6.

P

s.s. *P. Madsen*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *P. N. Damm*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Menado 23.6. til Colombo.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 16.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Boston 1.7.
 s.s. *Phoenix*, Rutefart, Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. Holtenu 2.7. paa Rejse til Bjørkø.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Sundsvall 5.7.

R

s.s. *Randi*, ank. Marseille 4.7.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Colombo 21.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.

s.s. *Roma*, Nissen, ank. Jacobstad 1.7.
 s.s. *Romø*, Hjorth, afg. Sundsvall 3.7.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Archangel 16.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Dok i Helsingør siden 1.7.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Kbh. 30.6.
 s.s. *Seine*, le Barzig, afg. Havre 5.7. til Kbh.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Durban 2.7. til Majunger.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Durban 3.7.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Bunbury 28.6. for hjemg.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, pass. Emden 4.7. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 4.7. til Aalborg.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Danzig 28.6.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 4.7. paa Rejse til Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Leningrad 30.6.
 s.s. *Skanderborg*, Bercholt, ank. Hook of Holland 4.7.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, afg. Grangemouth 3.7. til Danzig.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbh. 2.7.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Leningrad 2.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leih-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Helsingør 3.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Stettin 24.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Lysekil 1.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 24.6. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Cardiff 29.6.
 s.s. *Stella*, afg. Powey 3.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 3.7. til Swansea.
 s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Leningrad 28.6. til Bordeaux.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Rufisque 24.6.
 s.s. *Svend*, oplagt.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Terneuzen 2.7.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. Buenos Aires 4.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Lissabon 2.7.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Lowestoff 30.6.
 s.s. *Taarnholm*, afg. Manchester 5.7. til Liverpool.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Baltimore 29.6. til Hamburg.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 5.7. til Nakskov.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 4.7.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbh. 25.6.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Shanghai 24.5.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, i Dok i Kbh.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 2.7. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Boston 2.7.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Garston 26.6.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Bremen 1.7.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Hook of Holland 3.7.
 s.s. *Vera*, Kolster, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Sydney N.S. 2.7.
 s.s. *Vidar*, Jørgensen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, pass. Skagen 6.7.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbh. 4.7.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Vlaardingen 23.6. til San Juan Porto Rico.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Hankipudas 4.7.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Liverpool 29.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 3.7.

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
 AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavns**Skibsprovianteringsforretning*

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 8332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

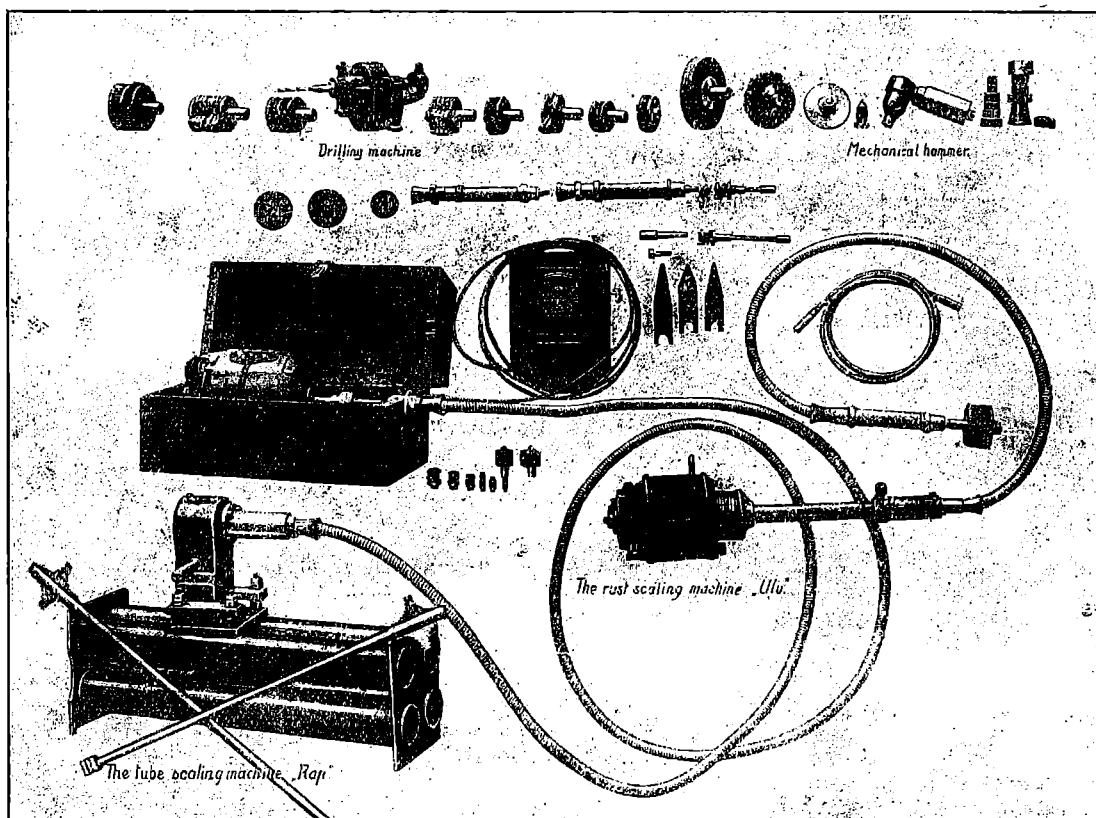
Agent for ·

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/West Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«***Spar Penge!*

og anskaf Dem Rustbankningsmaskinen »ULV« til Deres Skibe, og De vil blive tilfreds. 1 Mand udfører med »ULV« 8 Mands Arbejde. »ULV« er samtidig en nyttig transportabel Maskine ved den daglige Drift ombord og under Havari i Søen, hvor den anvendes til **Boring, Slibning, Skæring og Børstning.**



Det er ved Prøver konstateret, at »ULV« er den hurtigste, holdbareste og handeligste Maskine, der i Øjeblikket er i Handelen. — Samtidig anbefaler vi vor gennemprøvede, rustbeskyttende **H. & W. OLIE** til Indsmøring af **Kulkasser, Bundtanke, Rendestene etc.**


Vi er til enhver Tid til Tjeneste med Demonstration af og Tilbud paa Maskinen.

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K.TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen: HELRUP 1619
H. Dannesøe: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

Æ KONDENSATORRØR

*er fremstillede efter specielle, i mange
Tilfælde enestaaende Metoder og af
FØRSTE KLASSES METALLER*

Æ ADMIRALITETS Kondensatorrør som leverede til det britiske Slagskib »Hood« og mange andre vidt kendte Skibe, BRUGES I STØRRE UDSTRÆKNING af det britiske Admiralitet og i andre Staters Flaader end noget andet eksisterende Rør.

Æ SUPER NICKEL Kondensatorrør er zinkfri og er den mindst ætsende Løsering for dette Formaal. DE VISER SIG ANVENDELIGE, HVOR DET ER MISLYKKEDES MED ALLE ANDRE.

Æ BRONCE Kondensatorrør er i høj Grad modstandsdygtige overfor Syrer og har vist sig exceptionelt gode under vanskelige Forhold.

Æ COMMERCIAL Kondensatorrør er fremstillet af Metaller, valgte paa Grund af deres Renhed, OG DANNER EN KLASSE FOR SIG. De anvendes i de største Dampskibe og i de vigtigste Kraftstationer hele Verden over.

Æ RØR til ethvert Brug udført i Kobber, Messing, Bronze og Cupro-Nickel.

Eneste Fabrik:

ALLEN EVERITT & SONS LTD.
KINGSTON METAL WORKS, SMETHWICK,
BIRMINGHAM

Agent for Danmark:

S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillip«

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning***A·N·PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe

Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

*Skibsproviantering · Lager af alle Skibsforødenheder**(Schiffshandler) (Ship Chandler)*

AMALIEGADE 37

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VARO«.

Vickers Stærtnørsolie NROX og NROX D.

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER

TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“

NØRRE SUNDBY

SEJL · FLAG · KOMPASSER**WEILBACH**

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

AKTIESELSKABET
NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrequisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

MORTEN JENSEN & KELLER

INDEHAVERE: RUD. A. KELLER · A. HEIBERG NIELSEN

SKIBSPROVIANTERING

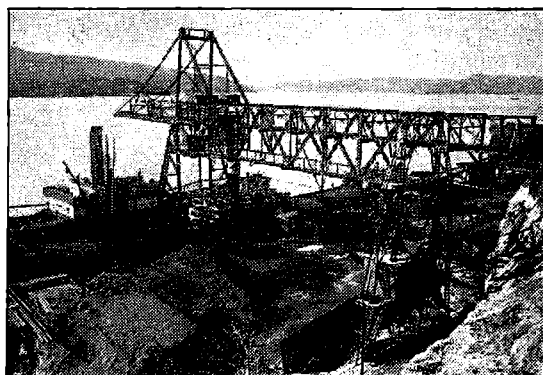
HORSENS

Telegr.-Adr.: KELLER HAVNEN 23 Telefon Nr. 1223

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

Bunkerkul i Bergen**Engelsen & Sars' Kulforretning A/s**

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431-4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074-0432

*Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.*

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddefjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 29

FREDAG 16. JULI 1926

33. AARG

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

DER BYGGES FÆRRE SKIBE

I onde Tider for Skibsfarten som de nuværende, rammes Skibsbygningen naturligvis ogsaa haardt. At den ikke rammes endnu haardere end Tilfældet er, viser, forekommer det os, at baade Skibsfartens og Skibsbygningens Mænd maa være besjælet af en stærk, en meget stærk, Samfundsfølelse. Der hører saa sandelig Mod og Mands Hjerter til i disse Oplægningens triste Tider at lægge Køl til Skibe, som efter alle Julemærker at dømme maa sejle paa Tabenes og Haabløshedens døde Hav. Men baade Reder og Skibsbygger kvier sig ved at se gamle Medarbejdere paa Skib og Værft marchere i de arbejdsløses stadig voksende Divisioner, saa de holder saa mange som muligt af deres Skibe i Søen og gaar ikke af Vejen for et Tab eller dristig Laangivning for at faa en ekstra Køl paa Beddingerne. Det var at haabe, at denne Altruisme maa finde sin Belønning, men vi er desværre bange for, at mange af de gode Mænd, der i Øjeblikket, her i Danmark som andetsteds, bruger opsparede private Midler til at »holde Gryden i Kog« i de mange Hjem, kun vil faa Skam til Tak, hvis de forløfter sig paa denne Opgave. Vi kan allerede høre Fingerpiften i den Presse, der lever af at holde Pøbelinstinkterne ilive hos deres højtærede Læsere. Tju, der fik Spekulanterne deres velfortjente Straf!

Lloyd's Skibsbygningsregister pr. 1. Juli, der offentliggøres i England idag, viser, at i sidste Kvartal har Nedgangen i Skibsbygning Verden over være 39,519 Tons sammenlignet med forrige Kvartal. Alt i alt er der Verden over under Bygning Skibe til en samlet Tonnage af 1,970,687 Tons.

Sammenligner man disse Tal med Lloyds officielle Tal for samme Kvartal i 1913 er Nedgangen meget mere følelig. I det Kvartal i 1913 var der under Bygning 3,446,558 Tons. Med andre Ord April Kvartal i Aar sammenlignet hermed viser en Nedgang paa 1,475,871 Tons.

Vi lever i de stadig større Skibes Tid. I Øjeblikket er der Verden over under Bygning 25 Skibe paa en Tonnage imellem 10,000 og 20,000 Tons og ti paa 20,000 Tons og derover, Tretten af de 25 og tre af de ti Giganter bygges i Storbritannien og Irland. Iøvrigt viser Lloyds Tal, at alt i alt er 404 Dampere og Motorskibe under Bygning, deraf 11 i Danmark, 14 i Norge og 14 i Sverige. Af disse 464 Skibe bygges endvidere de 172 paa britiske Værfter, 39 paa tyske, 38 paa hollandske, 37 paa italienske, 34 paa franske og 30 paa amerikanske Værfter.

Endnu bygges der ikke flere Motorskibe end Dampskibe. Tværtimod. Af den nævnte Tonnage repræsenterer de 885,100 Tons Motorskibe, mens Dampere under Bygning er 1,051,649 Tons. Med andre Ord Motorskibs-Tonnage er endnu »kun« 84 $\frac{1}{6}$ Procent af Dampskibs-Tonnagen.

Men de 100 Procent vil antagelig blive naaet meget snart, med mindre man staar overfor en revolutionerende Udbygning af det dampdrevne Skib. Beteg-

nende nok er det England, der er mest betænkelig ved at gaa fra Damp til Motordrift. Det hænger antagelig sammen med, at engelsk Skibsfart og engelsk Kulminedrift altid var ret allierede. De samme Mænd gaar igen i Dampskibsselskabernes og Minedrift-Selskabernes Bestyrelser. Derfor bygges der i Øjeblikket i England kun 53.8 Motorskibe for hver 100 Dampskibe. I næsten alle andre Lande, og da navnlig Danmark, Sverige, Holland, Italien og Japan bygges der flere Motorskibe end Dampskibe. Saaledes repræsenterer for de nævnte fem Landes Vedkommende Motorskibet de 426,241 Tons af den 555,621 Tons store samlede Tonnage under Bygning i disse Lande.

Af de 464 Dampere og Motorskibe under Bygning er de 297 under Tilsyn af Lloyd's Surveyors for Klassifikation i Lloyd's Register Book. Denne Kendsgerning kunde friste til særdeles ubehagelige Betragtninger over vort eget Skibstilsyns Kostbarhed og Overflødighed. Men lad det vente til en anden Gang.

KVAKSALVERI

I mange Lande forsøges i Øjeblikket alle mulige Kvaksalver-Midler for at bevare Bygningen af den nationale Handelsflaade i selve Landet. Dette gælder særlig i Lande som for Eks. Amerika, hvor Toldbeskyttelses-Skruen er gaaet over Gevind. Der er forskellige Slags Kvaksalver-Midler, nogle værre end andre. De værste er, stadig som i Amerika, knyttet til Statsdrift, og Statsdrift er vel nok, uden at træde nogen for nær, den slettest mulige og dyrest mulige Form for Drift.

I det norske Storting har en saadan Kvaksalver-Kur været foreslaaet. Navnlig Arbejderpartiet har været ivrig for at Regeringen skulde bemyndiges til at tilstaa norske Skibsbyggere en yderligere Refusion af Toldudlægget for derved at sikre, at Nybygninger bliver i Landet. Aarsagen til dette Forslag var den, at mange norske Ordre er gaaet til danske og franske Værfter. Et Medlem af Arbejderpartiet fremsatte endda det positive Forslag, at »Stortinget henstiller til Regeringen at udrede og eventuelt fremkomme med Forslag om Afgift paa Indførsel af Skibe bygget paa udenlandske Værfter.« De derved indvundne Summer skulde anvendes til at støtte norske Værfter samt den norske Jern- og Staalindustri. I de sidste fem Aar, hævdede Taleren, havde norske Redere bygget Skibe i Udlandet for over 560 Millioner Kroner.

Naar Regeringen »kun« gik med til at hæve Toldgodtgørelsen med $\frac{1}{2}$ til 1 Procent, saa den bliver 4 Procent for Skibe, som bygges paa norske Værfter, skyldtes dette i høj Grad den ansete Reder og Frihandelsmand, fhv. Statsminister Mowinckel. En sundt grundlagt Værftsindustri er baade lønnende og samfundsnyttig, men, hævdede Mowinckel, i Lande, hvor man har forsøgt at beskytte de hjemlige Værfter med Told paa Flaaden, er det uvægerligt gaaet ud over Flaaden. Og han pegede paa Frankrig og U.S.A. som de to store Eksempler til Skræk og Advarsel i saa Hen-

seende. Han var overbevist om, at Told paa Skibene vil være det første Skridt til at ødelægge den store Skibsfart, som har været Landets og Befolkningens Stolthed.

Det er et af Tidens allerdaarligste Tegn, at Arbejderpartierne Mænd i flere Lande er ved at svigte de sunde Frihandelsprincipper. Aarsagen hertil er vel at

søge i den fejlagtige Tro, at man gennem Toldbeskyttelse kan bevare et højere Lønnings- og Prisniveau end den internationale Konkurrence tillader. Det skal siges til det danske Arbejderpartis Ros, at de tror ikke paa slige Kvaksalvermidler, og at vor nuværende Arbejder-Regering skarpt har afvist ethvert Krav om at forhale Deflationen paa den Maade.

DANSKE SEJLSKIBSREDERIERS PROTECTION CLUB

Mandag den 29. Juni afholdt *Danske Sejlskibsrederiers Protection Club* den aarlige Generalforsamling paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Formanden, Direktør *P. M. Petersen*, Svendborg, bød velkommen.

Til Dirigent valgtes Skibsreder *Z. T. Jacobsen*, Thurø.

Clubbens Sekretær, Landsretssagfører *A. Elmquist*, Svendborg, aflagde Beretning om Clubbens Virksomhed i det forløbne Aar.

Der var ved Aaret Udgang indmeldt 109 Skibe. Der var i Aarets Løb behandlet 58 nye Sager. Af disse 58 nye Sager var 29 afsluttet ved mindelig Overenskomst ved Gennemførelse helt eller delvis af Rederiernes Krav. — For 3 Sagers Vedkommende var der ført Proces, en i Tyskland og 2 her i Danmark, hvilke Processer alle var vundet af Rederierne.

Af de 58 Sager var derhos 10 blevet opgivet, dels fordi de kun drejede sig om meget minimale Beløb og ikke kunde gennemføres uden Proces, dels for nogle Vedkommende ogsaa fordi Kravene ikke var berettigede. Dette gjaldt 5 af de opgivne Sager.

Sekretæren gennemgik derefter de enkelte Sager og gjorde Rede for disses Behandling. Af disse vedrørte ligesom de foregaaende Aar en Del Spørgsmaalet om Skibenes Ret til Losning ved egne Folk i engelske Havne. To af disse Sager var gennemført med det Resultat, at Modtagerne havde betalt de Losningsudgifter, som Skibet havde maattet afholdes, fordi de stedlige Arbejderorganisationer ikke vilde arbejde

sammen med Skibets Mandskab. Endnu henstod 5 Sager uafgjort, og det overvejedes at søge en af disse Sager bragt frem for Domstolene for at faa afgjort, hvem de paagældende Udgifter maatte paahvile, naar Losning ikke kunde ske med Skibets Mandskab, grundet paa Arbejderorganisationernes Nægtelse.

Skibsreder *R. W. Rasmussen*, Thurø, takkede Clubben for det udmærkede Arbejde, den udførte for Sejlskibene. Efter hans Mening var Clubben den Forening, som var til størst Gavn for Sejlskibene.

Sekretæren fremlagde derefter det reviderede Regnskab, der udviste et Overskud paa 2,408.74 Kr.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Direktør *P. M. Petersen*, der afgik efter Tur.

Til Revisor genvalgtes Skibsreder *R. P. Petersen*.

Formanden afsluttede Generalforsamlingen med at udtale Ønsket om, at det maatte være muligt at bevare Clubben, idet han understregede Skibsreder *R. W. Rasmussens* Ord om den store Betydning, som Clubben havde for Sejlskibene, baade derigennem, at den skabte Respekt for Sejlskibenes berettigede Krav og derigennem, at den i saa stort Antal Tilfælde gennemtvang Skibenes Krav, naar Modtagerne optraadte uberettiget overfor Skibene. Han vilde derfor haabe, at Clubben trods det, at en Del af Sejlskibene hortsolgte, maatte kunne bevares, idet han mente, at Sejlskibene overhovedet ikke kunde undvære den.

Efter at der var ført en Del Forhandlinger om forskellige Spørgsmaal, hævdede Dirigenten Generalforsamlingen.

DANSK-NORSK OVERENKOMST

Mellem den danske og den norske Regering er det ved en Noteveksling af 19. Maj/26. Juni d. A. opnaaet Enighed om, at Island ved Anvendelsen af den mellem Danmark og Sverige-Norge under 10. August 1883 afsluttede Deklaration om gensidig Understøttelse i visse Tilfælde af trængende Søfolk er at betragte som »tredie Stat« i Forhold til Danmark.

Danske, med norske Skibe forhyrede Søfolk, der maatte blive efterladt i hjælpeløs Forfatning i Island, vil herefter under de i Deklarationen iøvrigt angivne Vilkaar være berettiget til Understøttelse af den norske Regering.

FRANSK VISUM FOR LADNING

Konsul *Jørgen Petersen*, »Nordisk Skibsrederfor-ening«s Agent i Algier, meddeler:

Ifølge fransk Lovgivning skal Manifeste over Last fra enhver udenlandsk Havn bestemt for franske Havne viseres af fransk Konsulat i Lastehavn. Hvis der i Lastehavnen ikke er fransk Konsul, skal Manifestet viseres af nærmeste franske Konsulat eller af en venligsindet Stats Repræsentant. Undladelse af disse Bestemmelser har hidtil kun resulteret i, at Konsulatafgiften er blevet opkrævet i Lossehavn og Skibet har faaet tilstaaet et Tidsrum for at tilvejebringe de viserede Manifeste.

Ifølge nye Bestemmelser vil enhver Undladelse af nævnte Formalitet ikke blot medføre Optrædelse af Konsulatafgiften i Lossehavnen, men der vil desuden blive idømt en Mulkt, som er otte Gange samme Beløb. Hvis f. Eks. Konsulatafgiften beløber sig til 100 Francs, maa Skibet herefter betale 100 Francs plus 800 Francs lig 900 Francs.

Foruden Konsulatets Visum, maa der paases, at Mani-

festerne er paastemplet Konsulatets Attest for, at Afgiften er betalt.«

SØ- OG HANDELSRETSDOM

Ved Sø- og Handelsretten er Sønderborg Dampskibsselskab som Reder for S/S »Thor« blevet frikendt i en af *Fr. Christiansen* af København anlagt Erstatningssag, der drejede sig om ca. 4,000 Kr.

Erstatningskravet var motiveret med, at *Christiansen* havde lidt et Tab paa et Parti Varer, som han den 28. Juni 1924 afsendte med »Thor«, som paa denne Rejse kæntrede i Køge Bugt — fordi Skibet var overbelastet og uheldigt stuvet, paastod Sagsøgeren.

Dommen faar formentlig Betydning for en Række lignende Erstatningssager — til et samlet Beløb af omkring 100,000 Kr. — som løber i Sønderborg.

FRAGTFORSIKRING

Efter hvad Sveriges Redareforening erfarer fra sin søndre Kreds har nogle Forsikringselskaber ved Fragtforsikringer i deres Policer indført følgende Klausul: »Fri for Erstatning, naar Ladning kastes eller skylles over Bord ogsaa i Strandingstilfælde«.

Kredsen meddeler imidlertid samtidigt, at Selskaberne, i hvert Fald overfor større Kunder, gaar med til, at den gamle Klausul: »Fri for Erstatning, naar Ladning kastes eller skylles over Bord, undtagen i Strandingstilfælde«, paaføres Policen.

Da en Godkendelse af den førstnævnte Klausul kan medføre Tab for Rederne, er det af Betydning, at disse i egen Interesse forlanger den gamle Klausul paaført.

NORGES, SVERIGES OG DANMARKS HANDELSFLAADER

TILGANG OG AFGANG I 1ste HALVAAR 1926

Det norske *Veritas* har udsendt nedenstaaende Statistik over Norges, Sveriges og Danmarks Handelsflaader, visende Tilgang og Afgang i 1ste Halvaar 1926 samt Skibe under Bygning den 1. Juli 1926. Skibe under 100 Tons brutto er ikke medtaget:

TILGANG

NORGE	Nybygget hjemme		i Udlandet		Ældre Skibe indkøbt fra Udlandet		Tilsammen	
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto
Dampskibe af Staal og Jern.....	5	6,292	5	15,230	17	42,068	27	63,596
— af Træ og Komposit.....	1	158	—	—	1	102	2	260
Tilsammen.....	6	6,450	5	15,236	18	42,170	29	63,856
Motorfartøjer:								
M/S af Staal og Jern.....	2	2,665	17	86,549	1	5,241	20	94,455
M/S af Træ og Komposit.....	1	184	—	—	—	—	1	184
M/Aux af Træ og Komposit.....	—	—	—	—	3	1,610	3	1,610
Tilsammen.....	3	2,849	17	86,549	4	6,851	24	96,249
Sejlskibe af Træ.....	—	—	—	—	1	104	1	104
Total.....	9	9,299	22	101,785	23	49,125	54	160,209

SVERIGE

Dampskibe af Staal og Jern.....	1	926	2	1,503	14	17,435	17	19,864
Motorfartøjer:								
M/S af Staal og Jern.....	1	270	—	—	—	—	1	270
Sejlskibe af Træ.....	—	—	—	—	1	187	1	187
Total.....	2	1,196	2	1,503	15	17,622	19	20,321

DANMARK

Dampskibe af Staal og Jern.....	1	422	—	—	4	1,865	5	2,287
Motorfartøjer:								
M/S af Staal og Jern.....	2	10,340	—	—	1	100	3	10,440
M/Aux af Staal og Jern.....	1	138	—	—	—	—	1	138
M/Aux af Træ og Komposit.....	—	—	—	—	2	394	2	394
Tilsammen.....	3	10,478	—	—	3	494	6	10,972
Sejlskibe af Træ.....	—	—	—	—	1	147	1	147
Total.....	4	10,900	—	—	8	2,506	12	13,406

AFGANG

NORGE	Forlist		Solgt til Udlandet		Afriget eller hugget op		Tilsammen	
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto
Dampskibe af Staal og Jern.....	5	7,903	22	44,022	1	4,529	28	56,454
— af Træ og Komposit.....	3	801	—	—	—	—	3	801
Tilsammen.....	8	8,704	22	44,022	1	4,529	31	57,255
Motorfartøjer:								
M/S af Staal og Jern.....	1	440	3	3,065	—	—	4	3,505
M/S af Træ og Komposit.....	1	328	—	—	—	—	1	328
M/Aux af Staal og Jern.....	—	—	1	321	—	—	1	321
M/Aux af Træ og Komposit.....	1	158	1	392	—	1,698	3	2,248
Tilsammen.....	3	926	5	3,778	1	1,698	9	6,402
Sejlskibe af Staal og Jern.....	—	—	3	6,176	—	—	3	6,176
— af Træ.....	—	—	1	988	—	—	1	988
Tilsammen.....	—	—	4	7,164	—	—	4	7,164
Total.....	11	9,630	31	54,964	2	6,227	44	70,821

SVERIGE

Dampskibe af Staal og Jern.....	5	6,485	4	5,645	—	—	9	12,130
Motorfartøjer:								
M/Aux af Staal og Jern.....	—	—	1	792	—	—	1	792
M/Aux af Træ og Komposit.....	—	—	1	201	—	—	1	201
Tilsammen.....	—	—	2	993	—	—	2	993
Sejlskibe af Staal og Jern.....	—	—	1	147	—	—	1	147
— af Træ.....	1	245	8	2,270	—	—	9	2,515
Tilsammen.....	1	245	9	2,417	—	—	10	2,662
Total.....	6	6,730	15	9,055	—	—	21	15,785

DANMARK

Dampskibe af Staal og Jern.....	—	—	5	6,453	1	1,100	6	7,553
Motorfartøjer:								
M/S af Staal og Jern.....	—	—	1	5,176	—	—	1	5,176
M/Aux af Staal og Jern.....	—	—	1	280	—	—	1	280
Tilsammen.....	—	—	2	5,456	—	—	2	5,456
Sejlskibe af Træ.....	—	—	1	193	—	—	1	193
Total.....	—	—	8	12,102	1	1,100	9	13,202

Norges Handelsflaade

har i det forløbne Halvaar ifølge Det norske Verita's Statistik haft en Nettotilgang af 10 Fartøjer og ca. 90,000 Tons Brutto. Motorskibstonnagen er forøget med 90,000 Tons, Dampskibstonnagen forøget med 7,000 Tons, men Sejlskibstonnagen er gaaet tilbage med 3 Fartøjer og ca. 7,000 Tons.

Sveriges Handelsflaade

har i det forløbne Halvaar haft en Nettoafgang af 2 Fartøjer,

men en lille Forøgelse i Tonnagen paa 4,500 Tons Brutto. Dampskibstonnagen er øget med 7,700 Tons, Motorskibstonnagen er formindsket med 700 Tons, og Sejlskibene er gaaet tilbage med 2,500 Tons.

Danmarks Handelsflaade

har haft en Nettotilgang af 3 Fartøjer og 200 Tons Brutto. Dampskibstonnagen er gaaet tilbage med 5,300 Tons, Motorskibstonnagen forøget med 5,500 Tons, og i Sejlskibsflaaden har det hverken været nogen Tilgang eller Afgang.

SKIBE UNDER BYGNING 1. JULI 1926

Hestekraften er for Dampskibe *Indikatorhestekraften*, for Motorfartøjer *Bremsekraften*.

	NORGE			SVERIGE			DANMARK		
	Antal	Omrntl. Tonnage	Omrntl. Hestekraft	Antal	Omrntl. Tonnage	Omrntl. Hestekraft	Antal	Omrntl. Tonnage	Omrntl. Hestekraft
Dampskibe af Staal.....	13	3,708	10,149	2	2,800	1,650	3	1,815	3,200
Den 1. Januar 1926 do.	16	9,357	10,835	2	2,530	4,500	4	3,500	4,675
Motorfartøjer af Staal.....	—	—	—	8	36,134	16,800	10	38,175	29,320
Den 1. Januar 1926 do.	5	3,265	2,850	11	50,577	25,650	13	56,868	28,550
Sejlskibe af Staal	1	650	—	—	—	—	—	—	—
Den 1. Januar 1926 do.	1	600	—	—	—	—	—	—	—
Total.....	14	4,356	10,149	10	38,934	18,450	13	39,990	32,520
Den 1. Januar 1926 do.	22	13,222	13,685	13	53,107	30,150	17	60,368	33,225

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I MAJ MAANED 1926

Generalkonsulatet i Danzig meddeler Udenrigsministeriet:

Antallet af de til Danzig i Maj Maaned 1926 indgaaede Skibe var 511 med 292,026 N.R.T. mod 442 med 265,711 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 487 med 259,756 N.R.T. mod 444 med 263,542 N.R.T. i April Maaned.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 334 med 195,278 N.R.T. i Ballast, medens 45 med 17,323 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 298 med 127,288 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 315 med 138,925 N.R.T.

Den samlede ind- og udgaaede Trafik er stadigt stigende; i Forhold til April Maaned er den saaledes steget fra 886 Skibe med 529,253 N.R.T. til 998 Skibe med 551,782 N.R.T., hvorved dog, — hvad Antallet af Skibe angaar, — maa tages i Betragtning, at Trafikken til de omliggende Badesteder har forøget Antallet af de medregnede Danziger-Farter fra 10 til 44.

Af de ovenfor anførte Tal vil det ligeledes ses, at den med Ladning indgaaede Tonnage er steget ikke uvæsentligt, hvad særligt skyldes den stigende Import af Erts og Gødningsstoffer.

Ligesom i de forudgaaende Maaneder skyldes den store Trafik væsentligst Udførslen af Kul, der i Maj Maaned androg 267,099 Tons, et Kvantum, der anses som Maximum for, hvad der, de nuværende Forhold i Havnen taget i Betragtning, vil kunne afskibes.

Man er tilbøjelig til at mene, at den nuværende stærke Trafik næppe vil kunne holde sig i Længden, — den er jo for en stor Del foraarsaget ved særlige Forhold, som f. Eks. Kulstrejken i England og de

polsek-tyske Toldvanskeligheder, hvis Ophør kan blive af betydelig Indflydelse paa Eksporten over Danzig, — og der næres ogsaa megen Betænkelighed ved at anbringe saa store Kapitaler i Havnen og de til den knyttede Indretninger, som den nuværende Trafik maatte gøre ønskeligt.

Den danske Tonnage andrager 80 Skibe med 55,024 N.R.T. og staar som Nr. 3 efter Tyskland med 174 Skibe med 73,691 N.R.T. og Sverrig med 118 Skibe og 62,293 N.R.T. Efter Danmark kommer med et meget stort Spring som Nr. 4 England med 16 Skibe og 18,595 N.R.T. Bemærkelsesværdigt er det, at Italien har været repræsenteret med 6 Skibe og 15,125 N.R.T. og Letland med 13 Skibe og 10,311 N.R.T. Den norske Tonnage androg 17 Skibe med 15,102 N.R.T.

I Sammenligning med April Maaned d. A. vil det ses, at den danske Tonnage er omtrent uforandret, den tyske steget en Del, medens den svenske er aftaget stærkt (fra 77,467 N.R.T. til 62,293 N.R.T.).

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Italien	6	15,125
Amerika	1	3,360
Danzig	44	9,331
Danmark	80	55,024
Tyskland	174	73,691
England	16	18,595
Estland	4	1,472
Finland	9	6,845
Frankrig	10	10,719
Grækenland	1	1,894
Holland	11	4,259
Letland	13	10,311
Litauen	1	437
Norge	17	15,102
Polen	6	3,568
Sverrig	118	62,293

STATSBANERNES TAKSTER

Som det vil mindes, har vi gentagne Gange taget til Orde mod de alt for høje Takster, vore forskellige Statsvirksomheder stadig opretholder og skal i Dag fremføre følgende grelle Eksempel, som *Herning Folkeblad* har bragt:

Det drejer sig om et Parti Jernbjælker, 26,800 kg, som Trælasthandelen, Herning, har købt i Peine i Tyskland. Den tyske Fragt fra Peine til Tønder, en Strækning paa 400 km, udgør ialt 545 Kr. 20 Øre, hvorved bemærkes, at de tyske Fragter i Forhold til Skibsfragterne er høje.

Men for Strækningen fra Tønder til Herning, der kun udgør 161 km, har Trælasthandelen maattet betale 455 Kr.!

Altsaa: De tyske Rigsbaner tager 545 Kr. for 400 km, men de danske Statsbaner beregner sig 455 Kr. for 161 km.

Urimeligheden fremgaar ogsaa af den Omstændighed, at Partiet koster omtrent 3500 Kr.; men heraf er de 1000 Kr. — Fragt.

— De ovennævnte Takster svarer altsaa fra tysk Side til ca. 135 Øre pr. Kilometer, medens den danske Fragt, der er betalt, er ca. 280 Øre pr. Kilometer for samme Vægt og Volumen.

DANSKE KØLEMASKINER TIL DEN ITALIENSKE MARINE

En betydningsfuld Ordre til „Atlas“

Aktieselskabet Atlas har i disse Dage modtaget en Ordre paa 14 »Glacia«-Køleanlæg til den italienske Marine. Køleanlægene skal bruges til Køling af Proviant ombord paa Torpedobaadsjagere.

For fire Aar siden optog A/S Atlas Fabrikationen af »Glacia«-Kølemaskiner efter egne Patenter, og den danske Fabrik har allerede haft stor Succes med denne Fabrikation. Det har vist sig, at Atlas Glacia-Anlæg, der i stigende Udstrækning finder Anvendelse til Køling af Proviantrum paa Skibe, er saa fortrinlige, at de arbejder tilfredsstillende selv under de vanskeligste Forhold, hvor de hidtil anvendte Systemer ofte har svigtet. Saaledes har Selskabels Glacia-Maskiner netop i den italienske Marine med Glans

bestaaet den allervanskeligste Prøve. Selskabet har nemlig tidligere i to Tempi leveret fire Kølemaskiner til italienske Torpedobaadsjagere, og to af disse Jagere har en Tid været stationeret i Det røde Hav. Her — i en af Klodens hedeste Regioner — fungerede de danske Køleanlæg saa fortrinligt, at de indvundne Erfaringer har faaet den italienske Regering til at placere den nye store Købeordre hos Atlas.

Navnlig i de to sidste Aar er Afsætningen af Atlas Glacia-Kølemaskiner gaaet meget stærkt frem. I den danske Handelsmarine anvendes Maskinerne af nogle af de største Rederier, saaledes af Det østasiatiske Kompagni.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 13. Juli 1926.

Befragtningen af Kulbaade fra U.S.A. og Kontinentet fortsættes i stor Stil. Prompte Baade er mest efterspurgt og følgelig mest værd, men der maa være en Masse ubefragtede Baade, siden Befragterne kan diktere Raten, og i den sidste Uge er Betalingen blevet daarligere hvad U.S.A. Lastning angaar. Hovedbefragtningen foregaar i London og igennem ganske faa Firmaer, der behersker hele Markedet og vælger og vrager efter Forgodtbeholdende. Den store Flaade, som nu er engageret i Kultransporten, skulde helst sysselsættes i andre Markeder, naar Kultransporten til England hører op, men det er ikke let at se, hvilke Markeder der kan blive Tale om. Meget kan forandres inden Strejken er forbi, og England vil nødvendigvis faa Brug for megen Tonnage, naar Eksporten igen kommer igang; men det er ikke udelukkende Ladningen, der interesserer Rederne, og saafremt Raterne falder ned til, hvad de var forinden Konflikten begyndte, vil mange Redere igen tænke paa Oplægning som den bedste og fornuftigste Løsning. De udgaaende Ladninger er lig med Ballastrejser, eller maaske lidt daarligere, og der eksisterer vel næppe noget Marked, der kan absorbere noget større Kontingent af Tonnage, uden at det falder sammen.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frishavnens Skibsprovianteringsforretning, Frishavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

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.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryingsagent).

I alle Tilfælde maa det komme til at knibe med at placere de større Baade, medmindre Korneksporten tager et vældigt Opsving, og Forholdene bliver mere beregnelige.

Udgifterne til Bunkers, Lastning og Losning, og ikke mindst de faste Udgifter i Havnene, maa bringes ned i et rimeligt Forhold. Det maa forbaase, at Losningen af Kul i Sydamerika stadig koster 3/-, naar hele Operationen ikke staar Modtagerne i det halve, samt at Losseprisen f. Eks. for Props i Hull og paa Tynen holdes i 6/6d. og 6/9d. (pr. Gøteborgstandard). Modtagerne tjener urimelig meget paa Losningen, og Skibene betaler det hele.

TRÆLASTMARKEDET

De opnaaelige Rater for DBB, Props og Pulpwood er ganske gode, og maa kunne give et rimeligt Overskud, bare ikke Indtagendet, specielt af Props, bliver en Skuffelse, og blot Ekspeditionerne gaar nogenlunde paa begge Sider. Strejker er der snart sagt paa hver anden Plads i Finland. Rigtignok lastes der ved frivillig Hjælp, men dette er ikke det samme som ved organiserede Folk, og ikke alene tager Arbejdet længere Tid, men ydermere bliver Indtagendet daarligere. I et Par af de nordfranske Havne er der ogsaa Strejke, og det er derfor ikke urimeligt, at Rederne forlanger lidt rigeligt for at tage Risikoen, og at denne ikke er ringe fremgaar bedst af den Kendsgerning, at ogsaa adskillige danske Baade nu henligger paa 7. Uge i Dunkerque og ikke kan blive færdiglosset paa Grund af Lockouten.

I den forløbne Uge er der bl. a. sluttet:

1,350 Stds. DBB, 1/2 Skellefteå/London, 47/-, nyt Scanfin; 1,100 Stds. DBB, Trångsund/London, 44/-, nyt Scanfin; 1,100 Stds. DBB, Kotka/London, 41/-, nyt Scanfin; 1,00 Favne Props 1/ Sydfinland/Hull, 45/-, nyt Scanfin; 850 Favne Props, max. 7', 1/2 Frederikshavn/Hartlepool, 46/-, option Hull, 46/9d., nyt Scanfin; 850 Favne Props, max. 9' Hungerburg og Reval/Calais, 40/-, hvorimellem er flere virkelig gode Rater. For en 1)BB Ladning paa 900 Standards fra 2 Sundsvall og 1 Hernösand til Calais bydes der derimod kun 37/-, og for op til 1,200 Stds. 36/-, men Befragterne maa nok op i Nærheden af 40/- for at faa Tonnage.

Hvidehavet gør meget lidt, og Raterne herfra staar ikke i Forhold til de andre Markeders.

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 Canariiske Øer.

Canada er heller ikke videre bevendt, og saalænge Kornbefragtingen fra Montreal ligger stille, kommer Raten ikke op.

KUL, KOKS ETC.

England giver foreløbig ikke licens for Koks, og det forlyder, at Baade, der nu laster i London, faar en meningsløs langsom Ekspedition.

Kulraterne fra de forskellige kontinentale Havne til U.K. varierer meget og Dag for Dag. Det er haabløst at give en Indikation af Markedet, men der er blandt andet sluttet:

3,200 Tons Emden/Mersey, 7/6., 1,800 Tons Stettin/Mersey, 10/6d., 2,700 Tons Stettin/E.C.U.K., 8/-, option W.C.U.K. 10/-, 2,500 Tons Danzig/E.C.U.K., 9/-, alt med garanteret Lastning og Losning og sidstnævnte fri.

Emden-Rotterdam/Esbjerg har faaet et Par 2,000 Tonnere til 5/1½d. og 5/3d.

Middelhavet: Alle udgaaende Kul- og Kokslaster ligger paa samme lave Niveau, og der er heller ingen Forandring til det bedre i de hjemgaaende Markeder. Sortehavet og Donau lager kun faa Baade og til meget ufordelagtige Rater. Donau noterer: 16/6d. U.K./Cont. for August, 17/- September og 17/6d.—18/- Oktober.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Daglig fragtes en hel Del Kultonnage, men der er ikke længere nogen virkelig Sensation over Markedet, og det lader til, at Befragterne kan dække deres Behov paa Basis af 16/- spot og 15/6d.—15/- ultimo Juli. 14/9d. Begyndelsen August, og 14/6d. indtil 15. August, Hampton Roads/Buenos Aires eller la Plata 19/- 20/- Gulfen er hovedsagelig interesseret i Juli Tonnage til ca. 4/9d. Basis U.K., og for Baade i senere Position betales ikke stort mere end 4/-. Pitchpine til River Plate er betalt med 162/6d., 163/9d., og dette giver sikkert et magert Resultat paa de gængse Certeparitabeltelser, og de enorme Omkostninger saavel i Gulfen som paa Floden. Cuba ligger fast omkring 23/6d. for

smaa Baade og 22/- à 22/6d. 4,000/6,000 Tonnere. Oliekager Gulfen/Danmark er oppe i Doll. 7.25—7.50. Montreal rapporterer 3 Slutninger til Rotterdam à 16 Cents pr. Juli. Pacific er uforandret i 30/- à 30/6d. pr. August/September.

Sydamerika: Emden-Rotterdam/lower ports er uforandret omkring 14/- 15/-. Det hjemgaaende Marked har taget sig sammen, men yderst forskellige Rater er betalt, selv for samme Positioner. Helt prompte Baade har faaet op til 25/- Basis San Lorenzo; August/September-Tonnage 22/6d. En 10,000 Tonne har taget 19/- fra lower ports, August Lastning. Rederne er reserverede og venter en yderligere Stigning.

ØSTEN

Vladiwistock/U.K., August/September er igen sluttet til 25/- og 26/3d. for Partladning.

Australien forbliver uvirksom. Colombo/Hamburg og Aarhus, 3,000 Tons Copra, rapporteres sluttet til 40/-.

Durban/Colombo 12/6d.

TIME CHARTER

8,400 Tons Motorskib, 18 Mdr. Pacific Trade, Doll. 1.40; 8,200 Tons Damper 4/6 Mdr. Pacific Trade, Doll. 0.95; 8,350 Tons Motorskib, 1 Rejse U.S.A./W.C.S.A., Doll. 2.10; 8,000 Tons Damper 1 Rundrejse, Vestindien, Doll. 1.15; 4,700 Tons Damper 1 Rundrejse, Vestindien, Doll. 1.35; 3,100 Tons Damper 1 Rundrejse, Vestindien, Doll. 1.60.

HÆVET STREJKE

Norges Rederforbund meddeler: Under Henviisning til vor Skrivelse af 19. Maj meddeler vi, at den langvarige Strejke ved den ledende norske Cementfabrik nu er bilagt, og Norsk Transportarbejderforbund har derefter hævet Blokaden mod Indførsel af udenlandsk Cement.

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 FLADS · KØBENHAVN K.

STEVEDORING COMPANY GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

Telefon: Main 2418-6956 Belair 9216

A. GORDON

Sække, Separerings-Klæde og Presenninger
21, DUKE STREET,
MONTREAL

Representant for: SENDEL & GORDON

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

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

Telegram-Adresser:

Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

JENS JØRGENSEN & CO RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIAN T PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

FØLGERNE AF STORSTRIKEN

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det er stadig Storstriken, som behersker den offentlige Diskussion i England, og den Lære, som man vil kunne drage af denne Strike, vil uden Tvivl sætte dybe Spor i den kommende Tids Udvikling. De, der betragter Storstriken som et afsluttet Kapitel, tager Fejl. Den er tværtimod Indledningen til et helt nyt Afsnit i den engelske Arbejderbevægelse, som nu er gledet ind i helt nye Baner. Der er sat et Skel, som vil vare ved. De, der ikke tror det, kommer i nær Fremtid til at sande, at de regnede forkert. Der er foregaaet en Vending, og det er et Faktum, man maa regne med.

*

Det er en Misforstaaelse at tro, at Arbejderne gaar slagne ud af den store Kamp. Sandheden er den, at de er svækkede, fordi Fagforeningerne har lidt meget. Men Misforståelsen blandt Arbejderne er meget stor, og de rotter sig sammen til en kompakt Masse, der allerede har taget Sigte paa visse store Maal. De fire Millioner Fagforeningsmedlemmer føler sig ikke fortabte. De ved, hvad de er værd paa en Valgdag og mere og mere lader de faglige Spørgsmaal forenes med politiske. Lykkes denne Taktik, glider ogsaa engelsk Politik ind i en helt ny Fase, og ingen ved, hvordan Fremtiden vil forme sig. Kun saa meget er givet: England vil være gaaet et Skridt til venstre.

Forholdene i England er for Tiden meget ejendommelige, og vil man være paa den sikre Side, gør man klogt i ikke at drage forhastede Slutninger. Sammenligninger mellem England og Fastlandet duer ikke, fordi de Momenter, der spiller ind, er saa forskellige. Det fremherskende Træk i den engelske Situation er det ujævne i Indkomst- og Formuefordelingen — samt den store frivilligt arbejdsløse Rentierklasse, som omtaltes i forrige Numer. Man har søgt at bøde paa Forholdene gennem Indkomst- og Arveskattens enorme højde, men det har ikke været nok. Tilstandene er og bliver mærkelige.

Den store Forandring, som er foregaaet med den britiske Arbejders Mentalitet, medens han har ligget i Lønkamp, har mere end før rettet hans Opmærksomhed mod Rentierklassen. Tidligere lod han den leve saadan nogenlunde for sig selv, bekymrede sig i Virke-

ligheden meget lidt om den. Nu hader han den, og der er aaben Krig. Grubekonflikten er en Illustration her til. Med den største Sejhed kræver Arbejderne fra Minerne, støttet af Millioner af Haandens Mænd, at Udbyttet fra Gruberne skal tilfalde dem, der bringer Kullene frem. Har England raad til at holde en stor Rentierklasse, har det ogsaa raad til at betale de Arbejdere, der har det sværest og som fremskaffer ganske nødvendige Raamaterialer. At holde dem nede paa en Sulteløn kan England ikke forsvare i det lange Løb, og det vil ikke blive taalt.

*

Et af de første politiske Spørgsmaal, som er kommet frem som Følge af Storstriken, gælder de Forandringer, der indtræder i Fagforeningernes retslige Stilling gennem en ny Lovgivning. Den nuværende Lov, som sætter Grænserne for Fagforeningernes Retsstilling, er Trades Disputes Act fra 1909. Den er i Virkeligheden meget lempelig og giver Fagforeningerne en Undtagelsesstilling, fordi den ikke paalægger dem noget Ansvar for den Skade, de paadrager Institutioner eller Individuer. Den har i Virkeligheden knæsat Arbejdernes Ret til at erklære Strike.

Hvis en Fagforening f. Eks. opsigter de gældende Overenskomster og nægter at gaa ind paa de Vilkaar, som bydes af Arbejdsgiverne, og det kommer til Strike, er der ingen, som erstatter Arbejdsgiveren de Tab, han lider ved Konflikten; og hvis en Fagforening bryder en Aftale og gaar i Strike, uden at have givet lovligt Varsel, hæfter Fagforeningerne og de strikende ikke for den Skade, som de har foraarsaget ved deres Aftalebrud. At dette ofte føles som noget ganske meningsløst siger sig selv, og den konservative Regering overvejer da ogsaa at faa gennemført en Ændring. Særlig Baldwin har været ivrig derfor.

Som bekendt holdt Sir John Simon og Overdommer Lord Astbury nogle store Taler i Underhuset og hævdede, at Sømandsunionen ingen Ret havde til at fordre Sympatistrike af Sømandene. Men de tog Fejl. Som Følge af Loven af 1909 var Sømandene saavel som alle andre Arbejdere i deres gode Ret, og det var ganske urimeligt at ramme Jærnbaneanarbejderne og Sø-

(Fortsættes Side 475).

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittler»
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannola»
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia»
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohn»
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittler»
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm»
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blombergs»
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklund»
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Associations»
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund»
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund»
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund»
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund»
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring»
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Export»
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass»
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlbroos»
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqvist»
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqvist»
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek»
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys»
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Associations»
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompt»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed»
Möllersvik	Stuvarebolaget	»Prompt»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed»
Himango	Stuvarebolaget	»Prompt»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed»
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatch»
do.	F. Thompson.	»Thompson»
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompt»
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompt»
Kemi	S. R. Bygglin.	»Bygglin»
do.	Stuvarebolaget	»Prompt»
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco»

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

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

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE

KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

AALBORG

CHR. JENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon . . . 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

KOLDING

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER

SWORN SHIPBROKER

KØBENHAVN

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amallegade 36

NAKSKOV

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**C. O. JESSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

ESBJERG

**J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING**

Esbjerg

BEFRAGNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

NYBORG

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

Telegram-Adresse: »WANG«. Telefon: Nr. 57 (Dag og Nat).

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.: »Fiskers«

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737

Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe

Skibsmæglere

Nykøbing F.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRÉSUNDBY

ODENSE

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRÉSUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

(Fortsat fra Side 473).

mændene. De brød deres Aftaler, men Loven gav dem Medhold, og de benyttede sig i fuldt Maal deraf. For at undgaa Gentagelser, er det nu, at Loven skal laves om, saaledes at enhver Strike bliver erklæret for ulovliv. Om det gaar er vistnok tvivlsomt. Givet er det i hvert Fald, at denne Lovændring vil medføre svære politiske Stridigheder, fordi Arbejderne er ganske klare over, at den kun er en Etappe paa Vejen mod fuldstændigt Strike- og Lockoutforbud i Forbindelse med obligatorisk Voldgift.

Kommunisterne og Socialisterne fisker nu i rørt Vand, og vil man kende den Stemning, som raader iblandt dem, kan man blot følge Referaterne fra den Valgkamp, som for Tiden hersker i det nordlige Hammersmith. Naar Strikeretsspørgsmaalet er fremme, ræsonneres der paa følgende Maade: det er den herskende Klasse i Samfundet, som beslutter, at der skal være Krig; der tænkes ikke paa, at det skader Millioner af Medborgere, som i et og alt er afhængig af Magthaverne. Det kan derfor ikke undre nogen, at Arbejderne griber til Magtmidler, naar de mener at se deres Fordel derved. Og Striken er nu engang den eneste Vej den besiddelsesløse Arbejder kan gaa.

*

Naar man imødeser Valget i Hammersmith med saa stor Interesse, som man gør, er det fordi man venter, at det vil vise, hvor meget Storstriken har indvirket paa det politiske Partimaskineri. Arbejderpartiet er i Virkeligheden mere eller mindre fallit. Det er en offentlig Hemmelighed, at *Mac Donald* bag de po-

litiske Kulisser har tryglet og bedt Baldwin og de andre Regeringsmedlemmer om Fred, og *Thomas*, der før var saa stor i Munden og brugte saa stærke Ord, gjorde alt for at faa Generalraadet til at kapitulere. Det bragte Venstresocialisterne i Harnisk, og de gik meget energisk frem. Men efter at Storstriken er blevet blæst af, har *Mac Donald* paa et Møde i Hammersmith taget Munden meget fuld, og han har forkyndt, at Storstriken var en eminent Sejr. Da alle ved, hvor krybende han har været, er hans Autoritet nu undergravet fra alle Sider, og man spørger nu, om de Arbejdere, der føler sig forraadede, vil forlade Partiet og gaa over i Oppositionens Rækker.

*

Et er givet: Regeringen behøver ikke mere at være bange for Storstriken. Det engelske Folk er saa højt kultiveret og saa vel udrustet, at en Transportarbejderstrike er umulig. Den vil kun virke som et Slag i Luften og vil aldrig nogensinde kunne gennemføres, fordi der er Tusinder og atter Tusinder af Mennesker, der i England kan køre Bil.

Men — og det er et stort Men. Selv om Storstriken har vist sig umulig som Vaaben, vil den store Kraftspænding dog spille en Rolle, fordi den vil faa Arbejdermasserne til at virke for, at Næringslivet bliver socialiseret. Man vil gøre alt for at bekæmpe den økonomiske Stagnation, og i Bestræbelsen herfor gaar man ad andre Veje end de politiske, der ligger for nær op ad Kvaksalveriet. *Johannes Lehmann.*

OPLÆGNINGERNE

Tallene for Oplægningerne viser ogsaa denne Uge en glædelig Nedgang, idet der den 13. ds. var oplagt ialt 34 Dampere med en Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 56,338 Tons og 87,431 Tons. De tilsvarende Tal for sidste Uge var 41 Skibe og 68,596 og 107,021 Tons.

FRAGTRATERNE I MAJ 1926

Fra April til Maj er der sket en saa stor Forandring i det Noteringsmateriale, der er til Raadighed for Beregningen af Fragtratetallet, at den sædvanlige Sammenligning ikke kan foretages. Den engelske Kulminestrejke har nemlig medført, at der ikke er noteret Fragter for britiske Kul, hvilket vil sige, at godt en Trediedel af Raterne i Indeksopgørelsen er faldet bort; der sejles ganske vist med Kul i andre Ruter, men her mangler der Jævnførselsfragter for de danske Skibes Vedkommende. Ogsaa for enkelte andre Artikler (Middelhavsfrugt, Sojabønner fra Østasien) mangler der Fragter i Maj. Til Gengæld er der i Maj Noteringer for Østersøtrælast, hvilke har manglet siden November-December. Trælast-Fragterne — der ogsaa omfatter en Serie af Rater i Indeksberregningen — var 15 à 20 pCt. lavere end Gennemsnit af Noteringerne i Slutningen af 1925, men de var ikke meget lavere end Trælastfragterne i Maj 1925, bl. a. fordi Manglen af

Kullaster i modgaaende Retning bidrager til at holde Fragterne oppe.

Kun 10 Rater — deriblandt for Timecharter og for Korn fra Amerika og Sortehavet — er noteret baade i Maj og i April. Nogle af disse Rater har været opadgaaende (især Timecharter), andre nedadgaaende, og Gennemsnittet af dem er steget fra ca. 93 til ca. 98; men disse Tal kan ikke sættes i Relation til den sædvanlige Række af Maanedes-Indeks, og man finder det derfor rigtigst ikke at ansætte noget Fragtratetal for Maj 1926.

LOVFORSLAG OM FRIHAVNE I U. S. A.

I de Forenede Staters Kongres er der af Senator *Jones* fremsat Lovforslag om Oprettelse og Drift af Frihavne i de Forenede Stater.

Forslaget er blevet behandlet af et af Senalet nedsat Udvalg, der anbefaler dets Vedtagelse af Kongressen, ligesom ogsaa saavel Finans- som Handelsministeriet stiller sig velvilligt til Forslaget.

TAKSTERNE FOR RADIOTELEGRAMMER

Taksterne for Radiotelegrammer, der fra og med den 1. Juli 1926 sendes til eller fra danske Skibe, vil blive afregnet efter en Kurs af 1 Frk. Guld = 0.80 Kroner.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

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

NEWPORT,
MON

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

Direktorer: 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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Telegr.-Adr.: "Tonnage, Newport, Mon." · Telf. 3901

FRED JONES & CO.

NEWPORT LTD.

SKIBS- OG ASSURANCE MÆGLERE
KUL EKSPORTØRER OG SPEDITØRER

NEWPORT, Mon. 86-87, Dock St.

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

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

BRISTOL

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entreprenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE

DUNDEE & GLASGOW TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

BURNTISLAND

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars« · »Robert L. Cook« · »Huttons« · »Stags

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøgade 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

SUNDERLAND

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchells«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FØRSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

MIDDLES-
BROUGH

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Støvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Støvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT,
MON

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugsefirma 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.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Islandsfarten.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs heldige Forsøg med at anskaffe Dieselmotorskib til udenlandsk Passagertræfart, har medført, at man samtidig med at Motorskibet »Jylland« afleveres fra Værftet i Helsingør, har bestilt et Dieselmotorskib til Selskabets Rute paa Island ved samme Værft.

Den nye Islandsbaad faar praktisk talt samme Hoveddimensioner som Dampskibet »Island«, men er i Modsætning til dette et Motorskib med Dieselmotoranlæg, leveret af Akts. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. Medens de to Skibes Hoveddimensioner paa det nærmeste er ens, medfører Anvendelsen af Dieselmotorer, at der i Nybygningen bliver mere Plads disponibel for Indretning af Kahytseafdelingen, saaledes at Passagerbekvemmelighederne her bliver særligt rummelige og komfortable. Motorskibets Fart bliver ca. 12½ Knob, og det vil antagelig indgaa i Islandsfarten fra 1. Juni 1927.

Islandsfarten, der som bekendt i Sommer er udvidet med en direkte Fart København-Reykjavik, besørges af Dampene »Island« og »Botnia«, og det er Meningen, at det nye Dieselmotorskib skal afløse »Botnia«, saaledes at Ruten besørges af fuldt ud moderne og til Farten indrettede Baade.

Det nye islandske Inspektionsskib.

Inspektionsskibet »Odinn« ankom til Reykjavik efter at have tilbagelagt Rejsen fra København paa godt 100 Timer. Undervejs inspiceredes Strækningen Østerhorn, Reykjanes.

Finansminister Thorlaksson modtog officielt Skibet paa den islandske Stats Vegne.

Aalborg Skibsværft

har modtaget Ordre paa Bygningen af en ny Automobilfærge til Overfarten Kallehave-Møen. Den ny Færge vil kunne tage 9 Automobiler og 100 Passagerer, og den skal forsynes med en Holeby-Dieselmotor. Den skal være færdig til Efteraaret.

Hvorledes Sømanden fik sendt Hilsen hjem

Søndag den 13. Juni gik Matros Otto Hansen paa Schulz Grund Fyrskib og tænkte paa sin Familie derhjemme paa Fanø, saa kom en Brevdue flyvende og satte sig i Skibets Rigning, thi den var dødtræt. Matrosen hentede Duen ned, gav den Mad og Drikke, hvorefter han lod den hvile i 3 Timer og medgav den ved Bortrejsen en Seddel, hvorpaa stod, at den var kommen til Skibet Kl. 3 om Eftermiddagen, at den havde faaet Forplejning, og han bad Modtageren sende en Hilsen til hans Hustru og Børn paa Fanø. Brevduen naaede Dagen efter hjem til sin Ejer i København, som straks afsendte omtalte Hilsen fra Matrosen paa Fyrskibet samt en Tak for udvist Hjælp; endvidere meddelte han, at Duen sammen med en Del andre havde været paa Prøvelvning fra Viborg til København, samt udtalte sin Glæde over, at Duen, da dens Kræfter svigtede, havde mødt en frelsende Mand om Bord paa Skibet, saa at han fik sendt Hilsen hjem.

POSITIONSLISTE PR. 12. JULI 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Ivigtut 29.6.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Shanghai 6.7. til Singapore.
s.s. Aladdin, Nielsen, pass. Kbhvn. 11.7. p. R. t. London.
s.s. Alexandra, oplagt.
s.s. Alfa, ank. Wiborg 7.6.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Ceuta 11.7. til Melilla.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Punta Arenas 3.7.
s.s. Anna, ank. Danzig 17.6.
m.s. Annam, Wolff Jørgensen, ank. Hull 6.7.
s.s. Anneberg, Korff, ank. Wiborg 10.7.
s.s. Arabien, Olsen, afg. Portland Ore 29.6.
s.s. Argentina, ank. Rotterdam 9.7.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Lissabon 8.7. til Kbhvn.
s.s. Arkansas, Snedker, oplagt.
m.s. Asia, Skjoldam, ank. Göteborg 11.7.
s.s. Askø, oplagt.
m.s. Astoria, Beldring, afg. Yokohama 7.7.
s.s. Astrid, Bjarke, ank. Gamla Karleby 8.7.
s.s. Atlantic, Pedersen, afg. Aden 11.7. til Menado.
m.s. Australien, Christensen, ank. San Diego 10.7.
m.s. Avance, Hansen, ank. Danzig 7.7.
s.s. Axel, Jensen, ank. Kbhvn. 29.6.

B

s.s. Beira, oplagt.
s.s. Bellona, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
s.s. Benedikt, Nikolaisen, i Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nakskov Ruten.
s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Birgit, Bang, ank. London 10.7.
s.s. Birte, Christensen, afg. Kbhvn. 9.7.
s.s. Bjarke, Petersen, ank. London 6.7.
s.s. Bodil, afg. Sundsval 10.7.
s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Hull 8.7.
s.s. Bolivia, Prahl, afg. Newcastle N.S.W. 29.6.
s.s. Bothal, Larsen, pass. Helsingør 11.7. p. R. t. Leith.
s.s. Botnia, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, afg. Grangemouth 9.7. til Stettin.

s.s. Brasilien, Brocks, oplagt.
s.s. Brattingsborg, Christensen, ank. Piteå 10.7.
s.s. Brelland, Hansen, oplagt.
s.s. Britta, ank. Danzig 6.6.
s.s. Broholm, Mikkelsen, afg. Livorno 10.7. til Neapel.
s.s. Brynhild, Huus, ank. Lapaluto 7.7.
s.s. Børglum, Jensen, ank. Tyne Dock 7.7.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. California, Wenck, ank. Buenos Aires 26.6.
s.s. Carmen, afg. Palermo 9.7.
s.s. Charkow, Hjorth, oplagt.
m.s. Chile, Hansen, ank. Portland 8.7.
s.s. Christiansborg, Lund, ank. Archangel 7.7.
s.s. Cimbria, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. Clara, Nielsen, pass. Kbhvn. 12.7. p. R. t. Rochefort.
s.s. Copenhagen, Nielsen, ank. Valvik 10.7.
s.s. Cyril, Duhn, ank. Marlahti 9.7.

D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Dagmar (J. Lauritzen), ank. Kbhvn. 27.6.
s.s. Dan, Mortensen, ank. Hamburg 12.7.
s.s. Danefelt, Voss, afg. Kbhvn. 12.7.
s.s. Dania, Benche, oplagt.
m.s. Danmark, Knudsen, afg. Suez 11.7. til Singapor.
s.s. Dansborg, Mathiasen, pass. Gibraltar 30.6.
s.s. Delaware, Petersen, oplagt.
s.s. Diana, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
13 JULI 1926.

London	18,34	Madrid	60,05
New York	378,00	Amsterdam	151,90
Berlin	89,90	Stockholm	101,20
Paris	9,85	Oslo	82,85
Antwerpen	8,60	Helsingfors	9,52
Zürich	73,20	Prag	11,20
Rom	12,85	Wien	53,50

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filtalkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Dorrit*, afg. Wiborg 6.7.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Nørre Sundby 13.7.
 s.s. *Ebro*, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, oplagt.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. London 5.7.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Hamburg 12.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kbhvn. 12.7.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kaskø 9.7. til Sutton Bridge.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Uleåborg 6.7.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Trangsund 5.7. til Montrose.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i Kbhvn.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Korsør 13.7.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Poole 10.7. til Danzig.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Mantyloto 10.7.
 s.s. *Esther Maria*, Richelesen, ank. Trångsund 3.7.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. New York 3.7. til Cherbourg.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Limfjordsstationerne.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Singapore 9.7. til Bangkok.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 8.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Hamburg 10.7.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Kbhvn. 10.7. til Rotterdam.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Danzig 10.7.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Cienfuegos 6.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Demmethean 29.6. p. R. t. Boston.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 3.7.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Archangel 10.7.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. London 10.7.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, oplagt.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Hafvia 10.7.
 s.s. *Gorm*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Gunver*, ank. Valencia 6.7.

H

s.s. *Halfdan*, afg. Ghent 12.7. til Havre.
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, ank. Danzig 8.7.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Trangsund 11.7.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Newcastle 13.7.
 s.s. *Harald*, afg. Kbhvn. 11.7. til Hungerburg.
 s.s. *Harriet*, ank. Stockholm 9.7.

s.s. *Hebe*, Lauritzen, henligger i Kbhvn. siden 30.6. for Eksportfart.

s.s. *Helene*, ank. Hull 8.7.
 s.s. *Helga*, afg. Alisante 9.7.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 2.7.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Emden 9.7.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. Danzig 9.7. til Manchester.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Kbhvn. 8.7. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. St. Nazair 9.7.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bahia Blanca 2.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Hooch of Holland 9.7. til St. Nazaire.
 s.s. *Inger*, afg. Sundsvall 2.7.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Trangesund 9.7.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, i Dok i Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schianning, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Plymouth 9.7.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Marseilles 9.7. til Rotterdam.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Guysborough 10.7.
 s.s. *Jenny*, afg. Königsberg 10.7.
 s.s. *Johanne*, ank. Marseilles 10.7.
 s.s. *Jolantha*, Holst, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Archangel 2.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Huelva 8.7. til New York.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Kbhvn. 24.5.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, pass. Gibraltar 6.7. p. R. t. Suez.
 m.s. *Jylland*, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Holtenu 11.7.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Zaandam 5.7.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Grimby 8.7.
 s.s. *Karia*, ank. Valencia 8.7.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Nakskov 11.7.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Aalborg 17.6. til Cuba.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Algier 7.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Knud*, oplagt.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Passelt, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronberg*, Sørensen, afg. Hooch of Holland 7.7.
 m.s. *København*, Christensen, pass. St. Helena 1.7. p. R. t. Kbhvn.

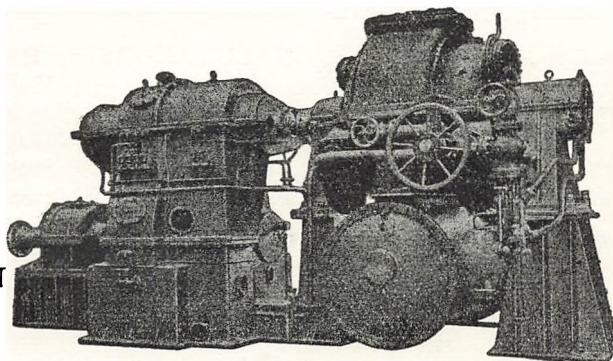
L

s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. West Hartlepool 10.7.
 s.s. *Lillian*, ank. Licata 10.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Dok i Fr.havn.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. New York 9.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 3.7.

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

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

*Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.***M**

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 10.7. til Riga.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Houston 17.6. til Kbhvn.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Vladivostok 10.7.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Glasgow 10.7. til Danzig.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Björkö 2.7.
 s.s. *Margrethe*, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Eksporten.
 s.s. *Marie*, afg. Gandia 7.7.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Dragør 10.7. p. R. t. Grangemouth.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Raumo 11.7.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Bahia 7.7. til Skandinavien.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New York 11.7. til Nyborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Stettin 11.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 17.7. til Oporto.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stegø og Kbhvn.-Nyköbing F. Ruten.

N

s.s. *Nancy*, ank. Memel 11.7.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Sabang 7.7.
 s.s. *Nautik*, ank. Holmsund 9.7.
 s.s. *Neptun*, ank. Tereveija 7.7.
 s.s. *Nerma*, afg. Grimsby 8.7.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Oslo 10.7.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Ekenas 9.7.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Ipsrinch 10.7.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Karachi 27.6.
 s.s. *N. Z. Ohlsen*, Jensen, pass. Holtenau 11.7. p. R. t. Trang-sund.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, oplagt.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 1.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Madsen, afg. Hook of Holland 7.7. til Skeletteå.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 22.6.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Colombo 29.7. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. San Francisco 1.7. til Christobal.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 14.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Boston 8.7. til Philadelphia.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Aden 5.7. til Singapore.
 s.s. *Phanix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Kotka 10.7.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Randi*, afg. Marseilles 8.7.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Suez 11.7.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Jacobstad 13.7.
 s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Rouen 10.7.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Lødingen 11.7.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Kbhvn. 7.7. til New York.
 s.s. *Seine*, le Barzig, ank. Kbhvn. 11.7.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nakskov 12.6.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Baanamary 10.7.

m.s. *Siam*, Heindam, afg. San Pedro 7.7. til Vancouver.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Durban 9.7. til Delagoa Bay.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Bumbury 28.6.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, pass. Ushant 11.7. p. R. t. Cape Town.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Odense 10.7.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Danzig 28.6.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 7.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Jacobstad 11.7.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Danzig 8.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 9.7. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Ghent 8.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Kbhvn. 11.7.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Fairisle 9.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 5.7.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Hook of Holland 11.7.
 s.s. *Stella*, afg. Fowey 3.7.
 s.s. *Svalhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 10.7.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Bordeaux 6.7.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, i Dok i Kbhvn. siden 7.7.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Terneuzen 2.7.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. Buenos Aires 4.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Taarnholm*, ank. Liverpool 6.7.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Baltimore 29.6. til Hamburg.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 17.7. til Ghent.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Rut.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 10.7. til Antwerpen.
 m.s. *Tongking*, Kold, pass. Azorerne 10.7. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Shanghai 10.7.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, i Dok i Kbhvn. siden 1.7.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 10.7. til La Rochelle.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 1.7.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Garston 10.7.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Rotterdam 9.7.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Hook of Holland 1.7. til Uleåborg.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, i Dok i Kbhvn.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Wabana N.F. 9.7.
 s.s. *Vidar*, Jørgensen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, Trang-sund 11.7.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, Stettin 9.7.

Y

s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Uleåborg 11.7.
 s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Vlaardingen 23.6. til San Juan

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Soroka 9.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 3.7.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER 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
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

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

**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER**

Prins Hendriksgade 57
AMSTERDAM Telefon 49410
Telegr.-Adr.: »Jecfess«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: 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, Benteleys.

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederers Tillid!

Telegram-Adresse: PENIELSEN, Telefon No. 403
Codes: Watkins 1881 og Till. 1584, 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 SKIBSFART



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE
GRUNDLAET 1848

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

tegnar

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

*Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier*

★

ARTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIAGEN

K I E L · K A N A L

(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.

RENSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:

»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATTKINS' 1904.
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

DET FORENEDE DAMPKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPKIBSSELSKABET

ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



Forsikrings-Aktieselskabet "SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Krøner.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 · Telgr. Adr. Reassurance

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 · Telegr.-Adr.: Privatbank

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
»Hamdresche«

Aalborg

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANI PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

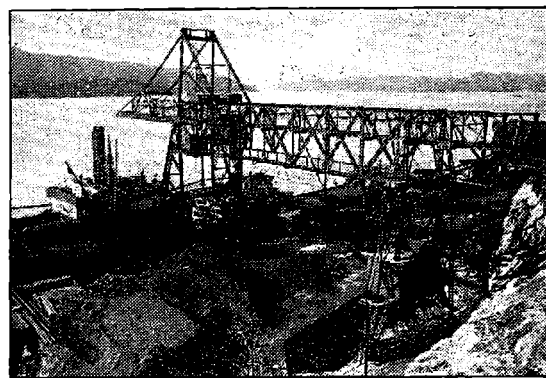
AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431 · 4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 30

FREDAG 23 · JULI 1926

33 · AARG

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

GENÈVE OG MENNESKELIG FORNUFT

Har man ganske ophørt at bruge menneskelig Fornuft?

Dette Spørgsmaal retter *Andrew Furuseth*, den djærve Norsk-Amerikaner, til sig selv i Løbet af et Interview med en norsk Journalist om Arbejdsbureauet i Genève og dets Forsøg paa at fremtvinge Lovgivning paa Skibsfartens Omraade. I disse Spalter er det sikkert uforbundet at præsentere »Big Andrew«. Han og Englænderen *Havelock-Wilson* og Danskeren *Christian Dam* er det Triumvirat, der har gjort International Seamens' Union til, hvad denne mægtige Organisation repræsenterer af godt og ondt.

Andrew Furuseth har været i Genève og deltaget i Arbejdsbureauets Møder. Hvad det politiske Arbejde Folkeforbundet udfører er værd, siger han, forstaar jeg mig ikke paa, og jeg plejer ikke at udtale mig om andet, end hvad jeg kan dømme om. Men hvad angaar Arbejdsbureauets Virksomhed i Genève for Søfolkene, se det har jeg Forstand paa, og det er efter min Mening ikke noget værd, bare Sovemidler, Kloroform. De vedtog dernede en Beslutning om Arbejdstiden. Den skal behandles. De vedtog en Ændring i Sømændenes Vilkaar, men smøg den senere af sig. Det er muligt, at de kan foretage nogle Undersøgelser, som kan faa Værdi, men ellers var Arbejdet værdiløst. Fortsætter de paa den Maade, saa arbejder de i Virkeligheden for at tage Søfarten fra de Hvide, som har den, og forære den til de gule Folk, som ikke har den. En Ting er jeg overbevist om, og det er saa sikkert som selve Tyngdeloven: Forlader en Nations Folk Søen, maa det ogsaa miste Redskaberne, Skibene.

Andrew Furuseth sagde meget mere af stor Interesse, men med saa direkte Sigte paa Norge, at vi skal afholde os fra at citere ogsaa det. Men ovenstaaende er ogsaa tilstrækkeligt. Her kommer en af Sømændenes bedste Mænd og advarer imod det langtfra ufarlige Tøv, som Arbejdsbureauet i Genève forurener alle offentlige Kilder med. Han siger det samme, som Skibsfartens Mænd længe har sagt, og som de ikke har kunnet faa Ørelyd for. Det var at haabe, at »Big Andrew«s Ord vil give Genlyd overalt. Ellers vil han sikkert gentage sit spydske Spørgsmaal: Har man ganske ophørt at bruge menneskelig Fornuft?

TILFÆLDET ORION

Veksellererne fik deres Vilje, og dermed er Dampskibsselskabet *Orion's* Skæbne beseglet. Igen et stort dansk Foretagende, der tvinges ud i Likvidation, og dermed en Masse Mennesker berøves Brødet. Ganske meningsløst og ikke til Glæde eller Fordel for nogen, i alt Fald ikke for Aktionærerne. Jo, naturligvis til Fordel for Likvidatorerne. Den Ædelhed, som de Herrer har lagt for Dagen paa de sidste Generalforsamlinger, er næppe saa stor, at den faar dem til at udføre deres selvpaaagte Hverv gratis.

Vi har i adskillige Artikler beskæftiget os med dette Selskab og dets Skæbne. Og der er et Par Sider i *Orion's* allersæneste Historie, som forekommer os at være af saa almen Interesse, at vi haaber, at Dagspressen vil benytte disse Linjer som Kilde til Betragtninger over, hvilke Farer der truer danske Erhverv arbejdende i Aktieselskabsform.

Der kan næppe være Tvivl om, at *Orion's* ansete Stifter, Generalkonsul *C. P. Jensen* og hans Bestyrelse er blevet overrumplet. Ikke alene af de Herrer, som nu sidder paa Likvidationsflæsket. Det skal i det mindste siges til deres Ros — og de trænger sikkert til at roses — at de i denne som i den næsten parallelle *Dansk-Norsk Affære* ikke har lagt Skjul paa, hvad det var de vilde, nemlig slagte paagældende Selskab, høste en eventuel Kursdifference paa Aktierne og sikre sig det fede Likvidations-job. Naar det er det, man lever af, er det ogsaa det mest honnête at sige det aabent og ærligt. Men de Herrer vilde ikke have været i Stand til at gennemtrumfe en Likvidation i dette Selskab alene. Dets Statutter frembød jo, hvad vi har omtalt i Detaljer i tidligere Artikler, saa mange Sikringsforanstaltninger, at en Overrumpling var vanskelig, for ikke at sige umulig. Fæstningens Nøgler maatte udleveres indefra, og det blev de da ogsaa, efter hvad vi forstaar, i dette Tilfælde. En kendt Samfundsstøtte, som havde erhvervet sig en stor Post i *Orion* Aktier, havde beroliget Generalkonsul Jensen med at erklære, at hans Aktier i alle Tilfælde vilde stemme sammen med Bestyrelsens, og det var først paa selve den ekstraordinære Generalforsamling, at han, eller rettere hans Repræsentant, hejsede *the jolly roger* og overmandede Bestyrelsen.

Ekspertter har vurderet *Orion's* Værdier og kom til det Resultat, at circa 30 Procent af Aktiekapitalen var intakt. Nu siges der, at den Gruppe, der har fremtvunget Likvidationen, har stillet de Aktionærer, som vilde stemme for Likvidation, 35 til 45 Procent i Likvidations-Udbytte i Udsigt. Det er ganske givet, at en Likvidation ikke kan indbringe hverken 35 eller 45 eller 30 Procent, for en Likvidation koster som sagt Penge, og Værdier gaar altid til Grunde under en saadan Proces. Saa det er højst sandsynligt, at de Herrer Likvidatorer, naar de engang har endt deres Likvidation — hvis da denne bliver tilladt — vil komme til at staa Ansigt til Ansigt med højst ubehagelige Oplevelser.

SAMVIRKENDE STEVEDORE ASSOCIATIONER

I forskellige danske Havne gør samvirkende Stevedore Associationer Forsøg paa at faa overdraget det Arbejde, der hidtil er blevet udført af de anerkendte Stevedore-Firmaer. Navnlig i København gør »Havnearbejdernes Aktieselskab« sig store Anstrængelser i saa Henseende.

Metoden, der anvendes, er den sædvanlige, at underbyde Stevedore-Firmaerne, og der er neppe Tvivl

om, at Resultatet, hvis disse Bestræbelser lykkes, ogsaa vil blive det sædvanlige, nemlig en fuldstændig Kontrol med al Losning og Ladning og deraf følgende Stigning af Stevedorepriserne, hvilken Rederne vil have at betale. Erfaringerne har tydelig vist, at Sammenslutninger af denne Art aldrig er tilgængelige for rimelige Argumenter fra Redernes Side, naar de først er i Stand til at diktere Priserne.

Det er allerede lykkedes det nævnte Selskab i København i nogle Tilfælde at fortrænge de anerkendte Stevedore-Firmaer, navnlig hvor det har drejet sig om Arbejde i Land. Tager man den nuværende Situation paa Fragtmarkedet i Betragtning og husker paa den Mulighed, der er for Uoverensstemmelser, naar man benytter forskellige Stevedores i Land og om Bord, kan man føle sig stærkt fristet til at anvende den billigere Arbejdskraft, som Havnearbejdernes Aktieselskab tilbyder, men udtaler The Baltic and White Sea Conference i sit Cirkulære for Juni/Juli, vi vil dog indtrængende anbefale vore Medlemmer at tage de ovenfor anførte Kendsgerninger i Betragtning og hellere opgive den øjeblikkelige lille Fordel end bidrage til at underminere det økonomiske Grundlag, paa hvilket Stevedore-Virksomheden i Øjeblikket hviler.

Vi kan ganske slutte os til de Anskuelse, the Baltic and White Sea Conference giver Udtryk for i sit ovennævnte Cirkulære.

PORTUGISISK DISCRIMINATION

Vi har her i Bladet gentagne Gange henledet Opmærksomheden paa den højst ubehagelige Dis-

crimination, som Portugal udøver overfor udenlandske Skibe, og der er, efter hvad vi erfarer, i den Anledning gjort diplomatiske Forestillinger overfor den portugisiske Regering, desværre dog uden Resultat.

Dette skal væsentlig skyldes den Holdning, England indtager med Hensyn til Spørgsmaalet. Skønt England selvfølgelig er en Modstander af Discrimination udøvet af en fremmed Regering overfor Skibsfarten, mener det dog, at da de britiske Skibe kun kan gøre Krav paa i Portugal at blive behandlet som hørende til en mest begunstiget Nation, er der iflg. den britisk-portugisiske Traktat ikke noget Grundlag for en Protest, lige saa lidt som Konventionen om Søhavne giver noget Grundlag, da Portugal ikke har sluttet sig til denne Konvention.

Vi haaber imidlertid, at Sagen ikke dermed lægges hen, men at de forskellige nationale Skibsfarts-Associationer og de internationale Korporationer som The Baltic and White Sea Conference og the Shipping Federation vil sørge for, at det gøres Portugal klart, at den af det udøvede Discrimination er til Skade for Landet selv.



S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Paa en Rejse fra Aden til Celebes og tilbage til Aarhus i Tiden fra den 13. Juli 1925 til den 11. Oktober samme Aar sejlede S/S »Pacific« tilhørende A/S Det Oversøiske Kompagni i 2 Maaneder og 16 Dages Sørejse en Letmatros for kort. Idet den øvrige Besætning nu i Henhold til Sømandslovens § 23 gør Krav paa den herved bespærede Hyre, har Sagsøgerne, Dæksbesætningen ex S/S »Pacific«, repræsenteret ved Sømændenes Forbund i Danmark, sagsøgt A/S Det Oversøiske Kompagni til Betaling af 240 Kr. 67 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato, den 9. Januar dette Aar, til Betaling sker.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundne, idet de i Tilslutning til Udtalelser fra Kaptajnen og Styrmandene hævder, at den Omstændighed, at der manglede en Letamatros, ikke har bevirket, at den øvrige Dæksbesætning har faaet forøget Arbejde; dels har Styrmandene i stort Omfang hjulpet til, dels har man opsat det Arbejde, der kunde opsættes.

Sagsøgerne har heroverfor gjort gældende, at 8 Mand i Virkeligheden har udført det samme Arbejde, som ellers 9. Styrmandene plejer altid at hjælpe til paa Rejserne, og har ikke gjort det i større Omfang end sædvanligt paa den her omhandlede Rejse, og Sagsøgerne bestrider, at Udførelsen af noget Arbejde er blevet opsat. Det er særlig ved Ankomsten til og Afgang fra Havne og ved Udførelsen af Malerarbejde o. l., at Sagsøgerne har mærket forøget Arbejde.

Som allerede i Rettens Dom af 25. September 1925 udtalt maa Retten gaa ud fra, at den Omstændighed, at nogen af Dæksmandskabet mangler, medfører forøget Arbejde for de

tilbageværende. Da de Sagsøgte ikke i nærværende Sag har ført fornødent Bevis for, at det modsatte har været Tilfældet, vil Sagsøgernes Paastand, idet der ikke er Strid om Beløbets Størrelse, være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 50 Kr.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte, A/S Det Oversøiske Kompagni, bør til Sagsøgerne, Dæksbesætningen ex S/S »Pacific«, repræsenteret ved Sømændenes Forbund i Danmark, betale 240 Kr. 67 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra den 9. Januar d. A., til Betaling sker og Sagens Omkostninger med 50 Kr.

Det idømte at udrede inden 15 Dage efter denne Doms Afgivelse.

Intet Stempelforbehold.

Dissentierende Votum:

Undertegnede mener, at de Sagsøgte A/S Det Oversøiske Kompagni bør frifindes og Sagsomkostningerne ophæves, da det ikke i det praktiske Liv kan siges, at det øvrige Mandskab faar forøget Arbejde, fordi en Mand af Besætningen afgaar. Det maa være Rederiets Sag at afgøre, hvor mange Mands Besætning Skibet skal sejle med paa Rejsen, saalænge der ikke ved Lov er fastsat nogen Bemandings-Skala. Yderligere er det omtvisteligt, hvad der forstaas ved »en Rejse« og »under Rejsen«; — Rejsen fra Aden til Celebes er formentlig en Rejse, nemlig en Ballastrejse. — At Rejsen først ender i Danmark kan jeg ikke se.

INDKLARERINGER TIL ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Det danske Konsulat i Rotterdam indberetter til Udenrigsministeriet:

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringsstallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 6 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	8,060	12,185,746	3,955	9,323,948
1925	6,605	9,818,125	5,416	8,163,341
Forskel	+1,455	+2,367,621	+539	+1,160,607

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	6,298	7,941,448	5,205	9,148,037
1925	6,740	8,490,575	4,892	8,265,091
Forskel	-442	-549,127	+313	+882,946

DEN DANSK-ENGELSKE OVERENSKOMST OM LASTELINIEREGLER

Angaaende den dansk-engelske Overenskomst om A gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lasteliniereregler meddeler Erhvervsministeriet, at Overenskomsten ved en dertil sigtende Noteveksling er blevet udvidet dels til at gælde for danske Skibe i Havne i Australien, i Hongkong og i Havne i Straits Settlements samt i alle indiske Havne, dels til at gælde i danske Havne for Skibe med Fribordscertifikater udstedte i Australien, Hongkong eller Straits Settlements og indiske Havne.

DANSK SKIBSFART

AF SKIBSREDER R. A. ROBBERT

(Af et Foredrag holdt paa Hindsgavl under »Norden«s Aarsmøde.)

Det Emne, som jeg skal have den Ære at holde Foredrag om for denne repræsentative Forsamling, er ifølge sin Natur ganske overordentlig vidtomspændende, og jeg skal søge at faa saa meget som muligt med indenfor den forholdsvis korte Tid, jeg tør lægge Beslag paa. Jeg ønsker ikke at trætte Forsamlingen med en Mængde tørre Tal, omend Tal vil forekomme, da disse i mange Henseender kan være nok saa interessante og give et Billede af Ting og Begivenheder paa en særdeles illustrerende Maade. Jeg har lagt mit Foredrag an mere som retrospektiv og historisk Oversigt over Udviklingen af Foreteelserne i Tilknytning til Søen, saaledes som de formede sig fra de danske Strande og Byer fra de tidligst kendte Perioder i længst forsvundne Dage, og saaledes som de former sig nu i vor moderne og mere prosaiske Tid. Danmarks Beboere har altid følt sig draget af Havet, og De kender allesammen det gamle Ord om Øboen, som fra Lodbrogs Tid husvant plasker til Søs, ja, man kan gaa endnu meget meget længere tilbage i Tiden, Aartusinder tilbage til den forhistoriske Tid. Danmark er havomgivet som maaske intet andet Land i Verden i Forhold til dets Størrelse, og Havet har alle Dage udøvet denne ganske ejendommelige Tiltrækningskraft og Fortryllelse over Sindene paa os Nordboere, selv om ikke alle just ønsker at færdes paa det. Der er noget lokkende og friskt ved Søen og Sølivet, hvilket allerede viste sig i udpræget Grad hos vore Forfædre, og disse Følelser, jeg kan vist godt sige denne Kærlighed til Havet, har heldigvis holdt sig ned gennem Tiderne med uformindsket Kraft i store Dele af vor Befolkning. Gid denne Kærlighed til Havet aldrig maa kølnes, thi hvis noget saadant skulde kunne tænkes, vilde det se sort ud for os som Nation.

De første Fartøjer.

Gaar vi nu tilbage til de allerældste Tider, har Landets Urbeboere formodentlig kun benyttet ret og bart en Træstamme, et Stykke Drivtømmer, naar de skulde vove sig ud paa det vaade og lunefulde Element. Langt kom de naturligvis ikke paa dette Befordringsmiddel, men saa fandt de paa at udhule disse Træstammer ved Hjælp af Gløder og iøvrigt bearbejde dem med Flintøkser for at faa dem glatte udvendig. Det var Egestammer, og heraf er fremstaaet Betegnelsen en »Eg« for den Slags Fartøjer. Disse »Eger« var naturligvis klodsede og vanskelige at manøvrere, men efter som Tiden gik og Erfaring indvandedes, maa Konstruktionen være bleven forbedret, thi man vovede sig længere og længere bort, og det er beviseligt af Fund forskellige Steder, at allerede for over 5000 Aar siden var der Samkvem mellem Beboerne her i Landet og i Nordsverige, Finland, Rusland, Øerne i Østersøen, Norge, Frisland o.s.v., ja, helt over til England, hvor man forøvrigt ogsaa har fundet »Eger« fra Stenalderens Tid. Man er næppe gaaet tværs over Havene, men har holdt sig langs Kysterne, og enhver kan let tænke sig, hvor vanskelige og langvarige den Slags Rejser har været, da man kun kunde sejle om Dagen, og naar Vejret var gunstigt; ellers maatte Fartøjerne trækkes paa Land, men man havde god Tid i gamle Dage.

Bytthehandelen begynder.

Ogsaa Floderne blev benyttet, og man mener med Sikkerhed at kunne konstatere, at der i den graa Stenalder var Forbindelse mellem Middelhavet og Østersøen ad Flodvejene, hvilket dog ikke vil sige, at det var direkte Sejlads uden Omladning, som vi nu siger i Handelsproget, men kunde man ikke komme længere ad Flodvejen, blev Varen baaret af Mennesker eller paa Hesteryg, til den igen kunde komme i en Baad eller Pram. Mange Aarhundreder gaar, vi kommer hen i Broncealderen, og Bytthehandelen er i Gang mellem Middelhavslandene og Norden. Medens der fra Middelhavslandene bragtes Vaaben, Smykker og Broncekar op til disse Breddegrader, førtes der Rav og Pelsværk tilbage herfra, og navnlig Rav var en meget efterspurgt Handelsvare. Sømand, Købmand og Kriger var nærmest et og samme Begreb i hine forhistoriske Tider, og det er temmelig givet, at det til en Begyndelse var Folk fra Middelhavslandene, Fønikiere og Grækere, som søgte nordpaa, hvorimod Nordboerne først en hel Del senere søgte sydover paa deres Handelstogter. At disse ikke altid forløb fredeligt, hvor de end gik hen, tør man med Sikkerhed gaa ud fra. Imidlertid udviklede Samkvemmet mellem Folkeslagene i Europa sig stadigt, og vi naar frem til den historiske Tid for vort Lands Vedkommende. De første Beretninger vi har om de nordiske Landes Søhandel er fra omkring Aar 590 e. K. F., men disse stammer fra udenlandske Historiekrivere. Saaledes beretter den kendte franske Krønikeskriver, Gregor af Tours, om den danske Kong Hagleik's Sotogt til Landet mellem Rhinen og Maas i 515, et Togt, som forøvrigt endte meget ulykkeligt for den danske Konge. Søhandelen gik imidlertid sin Gang, og der maa forudsættes at have været en livlig Forbindelse mellem Danmark og Landene mod Øst og Vest, idet sandsynligvis Vestjyderne fortrinsvis drog Vest paa, medens Østjyderne og Øboerne foretog deres Handelstogter til Flodmundingerne i Østersø-

landene og til Gotland, men i det hele og store er det kun lidt vi positivt kender til Danmarks Søfart i denne fjerne Tidsperiode.

Vikingetiden.

Først fra omkring Aar 800, altsaa for godt og vel 1000 Aar siden, ved vi Besked. Det er Vikingetiden, der er inde, og om denne, som varede i ca. 2½ Aarhundrede, foreligger en Mængde Beretninger. Vi tør selvfølgelig ikke sige, at Betegnelsen Vikinger, naar der refereres til dem efter udenlandske Kilder, udelukkende omfatter Danskere; det maa snarere siges, at Vikingerne efter disse Kilder var Folk fra alle de nordiske Lande, som den Gang — i den forhistoriske Tid — nærmest udgjorde ét Folk med saa at sige samme Sprog, men at Beboerne fra det senere opstaaede Danmark spillede en meget fremtrædende Rolle er ganske autentisk. Det er bekendt nok, hvorledes vore fjerne Forfædre foretog dristige og haardhændede Togter og til at begynde med dræbte og plyndrede, hvor de kom hen, hvorefter de slæbte Byttet med hjem. Det var Datidens Form for Søfart og Handel, og man forstaaer, at de var frygtede og hadede overalt. Senere hen tog Grusomhederne og Kampene dog noget af, thi efterhaanden gjaldt det ikke saa meget Røveri og Plyndring alene, om jeg saa maa sige for Sportens Skyld, som det gjaldt Vareudveksling og Landvinding. Om Vikingeperioden kunde der skrives tykke Bind, men jeg skal indskrænke mig til at nævne deres Landgang næsten overalt paa Østersøens og Vesterhavets Kyster og deres utallige Togter til England og Irland, ja, de gaar endog til Frankrig, Portugal, Spanien, Nordafrika og Sydfrankrig. Dette er i høj Grad beundringsværdigt, naar man tager den daværende ringe Navigationsteknik og Fartøjernes forholdsvis ringe Størrelse i Betragtning, men efter de Fund, der er gjort af Vikingeskibe, maa man indrømme, at de var overordentligt omhyggeligt, kunstfærdigt og smukt bygget, og at der stort set kun er sket ringe Forandringer i Træskestovbygningen i Løbet af de mange Aarhundreder, der er forløbet siden den senere Vikingetid, da Fartøjerne byggedes med Køl, Spanter, Klædningsplanker, Jernboltning o.s.v., og alt var nydeligt gjort. Roret var anbragt paa Siden, og ikke agter. Størrelserne varierede naturligvis, og de rigtig søgaaende Fartøjer betjentes foruden med Aarer ogsaa med Sejl. Af de saakaldte Langskibe havde de mindste ialt 26 Aarer, altsaa 13 til hver Side med een Mand ved hver; den almindeligste Størrelse var 20 Sesser, d.v.s. 20 Aarer til hver Side, men der fandtes helt op til 30 Sesser og endnu større, ja, det siges, at Knud den Store havde en 60 Sesser. altsaa 120 Aarer, og dette Fartøj har sikkert været over 100 Meter langt. Inden jeg forlader Emnet om Vikingerne, vil jeg dog erindre om enkelte af deres Togter. I Aaret 841 løb en Vikingeflaade ind paa Seinen og naaede op til Rouen, der blev plyndret og brændt, og i 845 sendte Kong Haarek en Flaade paa ikke mindre end 600 Skibe ind paa Elben, og den kom saa uventet ind under Hamborgs Mure, at der ikke var Tale om at kunne forsvare Byen, som ogsaa blev grundigt plyndret og efterladt i Aske. De mange Togter til England og Irland er vel kendte, og største Delen af Landet var jo en Tid lang under dansk Herredømme. Ogsaa om gentagne Togter helt op til Paris og langt ind i Landene langs Rhinen og de andre store tyske Floder skal jeg kun minde om »en passant«. Det maa have været et stolt Syn at se disse Flaader af Vikingesnekker bruse fremover Havene under bugnende Sejl, ofte i hundredvis med deres høje Stevne og malet i stærke Farver. Handelspladser og Byer blev grundlagt mange Steder rundt omkring i Udlandet af Vikingerne, og en Række Navne bærer endnu Vidnesbyrd om deres Færden, særligt i England, saasom Grimsby, Whitby (den hvide By), Derby (den dyre By), som er typisk danske Navne, men herbjemme gik det ikke saa rask. Handel og Søfart var i de Tider absolut samhørige, og der dannedes flere Centrer, hvorfra Erhvervet udøvedes. I det 11. Aarhundrede var Ribe og Slesvig, det tidligere Hedeby, de Pladser, som havde størst Betydning for Danmark for Udenrigshandelen, og her udfoldede der sig et stærkt pulserende og broget Liv efter Datidens Forhold, thi hertil støvnedes Skibene fra Øst og Vest med alle Slags Varer. I den efterfølgende Tid gaar Udviklingen igen sin Gang; Skibene bygges større og større, forudsmæssige Handelspladser mister deres Betydning, og andre fremstaar. Søroveriet florerer, og det var navnlig Venderne, som gjorde Livet paa Søen surt for os og foretog Plyndringer i Land, men heller ikke Nordmænd og Svenskere holdt sig tilbage.

Valdemarerne - Danmarks Stortid.

Danmark var ilde stedt henimod Midten af det tolvte Aarhundrede, hele Jyllands Østkyst og Fyen laa øde og uopdyrket hen paa Grund af Vendernes forfærdelige Hærværk, og paa Sjællands Øst- og Sydkyst saa det ikke stort bedre ud, men det lykkedes dog Kong Valdemar og Absalon efter haarde

Kampe at faa Bugt med Søøveriet i Østersøen ved at erobre Rügen og Arkona og ved helt at undertvinge Venderne. Søfarten faar igen gode Kaar, og i Begyndelsen af det trettedende Aarhundrede dominerer Danmark fuldstændigt Skibsfarten og Handelen paa Østersøen. Fred og Ro herskede paa Søen, hvilket havde til Følge, at nye Byer, bl. a. København, opstod paa de danske Kyster helt ude ved alfar Vandvej, i Modsætning til tidligere, da Byerne anlagdes dybt inde i Fjordene for at undgaa pludselige Angreb af Sørovære. Under Valdemarernes blomstrede Rigets Søfart og Handel, men Nabolandene saa ikke roligt til, og Konkurrencen blev skarpere og skarpere.

Hansastæderne.

Ofte gik det varmt til, og det var de store Hansabyer, som gjorde os Rangen stridig, og som efterhaanden underlagde sig største Delen af den nordeuropæiske Søfart og Handel. Jeg skal minde om enkelte Byer som Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund og Visby paa Gotland samt Hamborg, som alle spillede en mægtig Rolle, og som ofte var meget nærgaaende, navnlig de vendiske Hansabyer. Dette foranledigede Erik af Pommern til i Aaret 1425 at paalægge alle fremmede Skibe en Afgift for at passere Øresund. Denne Afgift skulde betales ved det nordlige Indløb til Sundet ved Helsingør, hvor Borgen kaldet Krogen (det senere Kronborg) var bleven bygget ude paa Pynten for sammen med Kärnan i Helsingborg at kunne gennemføre Kongens Paabud med den størst mulige Effektivitet. Det er let forstaaeligt, at Indførelsen af Sundtolden vakte Hansastædernes Harm. Disse havde i lang Tid spillet Herrer i de danske Farvande, og i 1427 forsøgte de med Vaabenmagt at tiltvinge sig fri Passage gennem Sundet. Det gjaldt om intet mindre end at erobre København, men Hansaflaaden, hovedsagelig Lybækkere, blev slaet og maatte flygte. Aaret efter kom de igen med en endnu stærkere Flaade, som talte over halvtredie Hundrede Skibe med 12,000 Mand om Bord, men det nyttede lige saa lidt som første Gang, idet Flaaden blev jaget paa Flugt med svære Tab. Ikke desto mindre udfoldede Hansabyerne i lange Tider fremover stor Energi og satte deres Præg paa Søhandelen i de nordiske Farvande, men Danmark kunde dog stadig holde dem Stangen, og efterhaanden fik Hansabyerne desuden Konkurrencen at føle Vest fra.

Nederlandere og Englændere optræder.

Det er Flamlænderne, og lidt senere ogsaa Nederlandene og

Englænderne, som i stæde større Udstrækning kommer op i vore Farvande. Omkring første Fjerdedel af det 16. Aarhundrede kan det siges, at Hansastædernes Magt kulminerede, hvorefter det gik rask ned ad Bakke med deres Indflydelse. Imidlertid byggede Danskerne videre paa den Position med Hensyn til Handel og Søfart, de havde skabt sig, men begrundet paa de forholdsvis faa Artikler, Landet havde at udføre, stod den danske Søfart i Stampe, og Søhandelen her i Landet var næsten udelukkende paa fremmede Hænder. Navnlig fandt de dygtige og utrættelige Nederlandere i stadig forøget Maalestok Vej herop med deres Skibe, og det er interessant at se, at medens der i 1537 sejlede knap tusinde nederlandske Skibe gennem Øresund, var Antallet i 1567 vokset til 2,732, i 1597 til over 3,900, og i det hele taget foregik Indførelsen af Udlandets Varer i langt overvejende Grad med fremmede Skibe, hvorom de eksisterende Regnskaber for Øresundstolden bærer tydeligt Vidnesbyrd. De ældste af disse Regnskaber, vi kender, er fra 1497, men fra 1536 findes de nogenlunde fuldstændigt. Alene Øresundstoldens Historie er et meget omfangsrigt og højt interessant Afsnit vedrørende Søhandelen paa Danmark og Østersøen, idet den afgiver et mægtigt Materiale til Belysning af den internationale Søfart heroppe.

Emnet er netop i denne Tid aktuelt, for saa vidt som vi forhaabentlig snart kan vente at se det samlede Værk om Sundtoldens Historie, hvorpaa vor nuværende Undervisningsminister, Fru *Nina Bang*, har arbejdet med Interesse og Flid i mange Aar. Det vil blive yderst interessant.

Danske Skibes Deltagelse i Farten ringe.

Nogle Tal vedrørende Sundtrafikken vil sikkert interessere, og jeg skal nævne, at medens der i de 50 Aar fra 1497 til 1547 passerede gennemsnitlig 1,336 Skibe, var Tallet i 1557—58 steget til 2,251. I hele denne Periode var Nederlanderne en flot Nr. 1; de begyndte med 567 i 1497 og naaede gradvis frem til 1,270 i 1558. England, Skotland og Frankrig tilsammen gik i samme Tidsrum frem fra 21 til 176 Skibe, og de vendiske Stæder fra 61 til 478. Paa Baggrund af disse Tal er Danmarks Deltagelse ganske forbløffende ringe, og eksempelvis skal jeg nævne, at i 1547 passeredes Sundet kun af 32 danske Skibe i udenrigs Fart, de fleste hjemmehørende i København, og det er endda et af de højeste Tal.

(Fortsættes i næste Nr.)

DE FORENEDE STATERS HANDELSFLAADE

Det danske Generalkonsulat paa St. Thomas har til Udenrigsministeriet fremsendt nedenstaaende Statistik over den amerikanske Handelsflaade pr. 1. Marts 1926:

Skibenes Størrelse over 500 Tons gross:

Pr. 1. Marts 1926.

	Antal Skibe	Gross tons
Ejet af private Rederier	1,977	6,550,724
Ejet af U.S. Shipping Board.....	1,121	5,447,967
Ialt....	3,098	11,998,691

Pr. 1. Februar 1926.

Ejet af private Rederier	1,987	6,550,554
Ejet af U.S. Shipping Board.....	1,125	5,543,948
Ialt....	3,112	12,094,502

Af de 3,098 Skibe, som den 1. Marts d. A. var under amerikansk Flag er 2,387 med en Tonnage paa 11,114,121 Tons bygget af Staal, og af disse ejes 1,279 Skibe med en Tonnage paa 5,701,841 Tons af private Rederier.

Af de 1,121 Skibe, tilhørende U.S. Shipping Board, var ialt 779 oplagte.

Med Hensyn til Nybygninger viser Opgørelsen for 1. Kvartal 1926, at der i de Forenede Stater var 38

Skibe under Bygning med en Bruttotonnage paa 117,777 Tons.

Samtidig afsluttedes de første Kontrakter for Ombygning af Skibe med Dampmaskiner til Motorskibe, idet dette er et Led i U.S. Shipping Boards Plan om at fremskaffe en Motor-Skibsflaade.

Til dette Formaal blev der i Fjor bevilget 25 Millioner Dollars til U.S. Shipping Board, og Installation af Dieselmotorer vil finde Sted i følgende 6 Skibe:

Udføres af Newport News Co.

S/S. Tampa 9400 Tons Dødvægt	} Bekostning: \$ 707.000
S/S. Unicoi 9400 —	
Installation af dobbelt-virkende Worthington Dieselmotor.	

S/S. Sawokia 9400 Tons Dødvægt	} Bekostning: \$ 768.900
S/S. Rayville 9400 —	
Installation af Busch-Sulzer Dieselmotorer.	

Bethlehem Shipbuilding Corp.

S/S. West Honaker 8600 Tons Dødvægt	} Bekostning: \$ 815.000
S/S. West Cusseta 8600 —	
Installation af McIntoch & Seymour Dieselmotorer.	

Kontrakten for disse Ombygninger stipulerer, at Arbejdet skal paabegyndes inden 60 Dage efter, at Kontrakten er sluttet, og skal være tilendebragt 120/125 Dage efter at Arbejdet er paabegyndt.

FRAGTRATERNE I JUNI 1926

De manglende Fragtnoteringer for britiske Kul forhindrer ligesom i forrige Maaned Beregningen af det sædvanlige Fragtratetal. For de andre Fragter i Opgørelsen er der Noteringer i Juni, og disse viser med enkelte Undtagelser (Jordnødder fra Gambia-kysten og Majs fra Donau) Opgang fra Maj til Juni;

størst er Opgangen i Timecharterfarten. Det samlede Gennemsnit for 15 Rater, som er noteret i begge de to sidste Maaneder, steg fra 95.0 i Maj til 99.5 i Juni.

Den i sidste Del af Maj begyndte Formindskelse af Tonnage-Oplægningen har fortsat sig fra Uge til Uge i Juni. Den 28. Juni var oplagt 44 Damp- og Motorskibe med 73,507 Registertons brutto (115,000 Dødvægt-ton) mod 67 Skibe med 103,855 R. T. br. den 31. Maj.

TYSK - SOVJETRUSSISKE KREDITFORHANDLINGER

Den danske Legation i Berlin meddeler Udenrigsministeriet, at de tysk-russiske Kreditforhandlinger nu — takket være den tyske Rigserhvervsministers Formidling — er blevet ført til Ende med et positivt Resultat. Mellem det tyske Bankkonsortium, hvis ledende Medlem er Deutsche Bank, og den russiske Regering er der opnaaet Enighed om de Sats, der skal beregnes ved Kreditydelse til Rusland. Der skal være blevet udvist Imødekommenhed fra begge Sider, fra tysk Side bl. a. derved, at den tyske Regering har gjort det muligt for Bankkonsortiet at rediskontere en Del af

Kredit. Den Sats, der skal komme til Anvendelse, er den til enhver Tid gældende Rigsbanksats plus 1 pCt. Renter, plus 1.9 pCt. Provision, for Tiden ialt 9.4 pCt. Til Gennemførelse af Finansieringen af den russiske Varekredit vil der efter et Forlydende i Pressen blive dannet et særligt Aktieselskab, angaaende hvis Aktiekapital og Organisation nærmere Enkeltheder dog endnu ikke er bekendt. Det hedder sig, at Selskabet vil blive dannet af Industrien, og at dets Transaktioner skal baseres paa Dollars-Valutaen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 13. Juli 1926

Alf de oversøiske Markeder er det i første Række La Plata, som nu tiltrækker Opmærksomheden. La Plata har været langt nede i lange Tider, men Kulstriken i U.K. har bevirket, at færre Baade er sluttet ud med Kul, saa Tonnagen er meget sparsom paa de Kanter, og Befragterne tør ikke regne med, at der ret hurtig kommer Overflod af Baade, som de kan »slagte«. Indtil for ganske nylig var det kun helt prompte Baade, som kunde faa en anstændig Rate, hvorimod der nu er Efterspørgsel efter September/Oktober Baade, rigtignok mod en Reduktion, men 24/- er betalt for September, og Sandsynligheden taler for, at der vil blive mere at faa inden ret længe.

Det Nord-amerikanske Marked er endnu fast hvad Kultonnage angaar, og der foregaar en livlig Befragtning i Korn, Træ og andre Artikler fra Gulven, samt Sukker fra Cuba. Kulraten svinger mellem 14/6d.—17/6d. til U.K. — Doll. 3.50—4.00 til Vestitalien, Doll. 4.50 til Rio og 19/- 20/- til River Plate. Saalænge Efterspørgselen efter Kul vedbliver er der ingen Fare for, at Markedet falder sammen, og selv efter, at U.K. selv kan producere de nødvendige Kul til Hjemmeforbrug og Bunkers, burde Markedet kunne holdes oppe. Det er jo givet, at England ret hurtig vil faa Brug for en enorm Flaade — saavel til Kuludførsel, som til Indførsel af en hel Del Varer, som har faaet Lov til at ligge over i denne Tid.

Trælastsæsonen er paa det højeste, og Korn og Foderstoffer skal bruge Tonnage, saa med lidt forsigtig Politik skulde der blive god Brug for den nu igangværende Flaade, og uden at der gøres et altfor stort Indhug i Fragterne. I enkelte »trades« kan det nok ikke undgaas, men i andre Farter bliver der til Gengæld et større Behov, og det ene skulde saa opveje det andet.

Time-Charter Markedet er altid et godt Barometer, og der gøres nu ikke saa lidt — baade for kortere og længere Perioder — mest i de lange Ruter. Risikoen er ikke overvældende stor for Befragterne til de nuværende Time-Charter Rater, og Rederne risikerer ikke de store Kurssvingninger i Sterling og Dollars, imidlertid bør der foruden de direkte Udgifter til Mandskab, Kost, Vedligeholdelse o.s.v. altid regnes med et længere Ophold ved Værit, naar Time-Charteret engang udløber.

Nord-Østersøen absorberer en uhyre stor Flaade i alle mulige Størrelser, og Udsigterne for de første Maaneder er lovende.

TRÆLASTMARKEDET

Der gøres meget i Trælast fra Østersøen, og Raterne fra Danzig, Riga, Reval etc. er endelig fulgt med. Leningrad er derimod ikke paa Højde med, hvad der betales fra anden Side, og Russerne gør maaske Regning paa at faa billigere Tonnage senere hen, naar Kulimporten kommer igang. Et andet Spørgsmaal er derimod om Havnen kan magte en større Im- og Eksport samtidig, og om ikke Erfaringen fra tidligere Tid tværtimod vil kræve en højere Rate og mere Forsigtig-

hed. Blandt de utallige Afslutninger af D.B.B., Pulpwood og Props kan nævnes følgende:

2,000 Favne Pulpwood, Uleåborg og Brahestad/Calais eller Rouen henholdsvis 39/- og 40/-, Afskibning i 2 Baade; 1,150 Favne Pulpwood, Wiborg/Rotterdam eller Velzen, Hfl. 21.50, 2.25 for Losningen, 3 pCt. Pontoonfradrag; 1,000 Favne Pulpwood, Wiborg/Rotterdam eller Schiedam, Hfl. 21.50; 850 Favne Props, 1/2 Sydfinland/Hull, 46/9d.; 800 Favne Props Kaskö/Hartlepool, 45/-, option Tyne 46/-; 660 Favne Pulpwood, Brahestad/Ridhamn Dock, 38/6d., fri Losning og frie dockdues, 100/100 Lastning/Losning; 1,000 Stds. Råfsö/London, DBB, 43/-, nyt Scanfin; 700 Stds. 2 Sydfinland/London, 44/6d., nyt Scanfin; 675 Stds. Lowisa/Hull, 42/- plus 4/-, Baltwood Charter; 585 Stds. 2 Sydfinland/Grangemouth, 41/-, nyt Scanfin; 400 Stds. Nordfinland/Southampton, 56/-, nyt Scanfin; 950 Stds. 1 Gefle/London, 43/9d., nyt Scanfin; 700 Stds. Leningrad/Hull, 43/-; 500 Favne Stettin/E.C.C.P., 47/-; 320 Favne Stettin/E.C.C.P., 47/-, og af særlig bemærkelsesværdige Noteringer kan anføres: 700/900 Favne, 16' Props, Skellefteå/Hull eller Hartlepool, Fragt: 52/6d., Udsigt 55/- og 20 pCt. 6' som Stuae, 700/900 Favne Danzig/E.C.C.P. Juli-Konnossement, 47/-.

Raterne afhænger af Lasteplads, Ladningens Sammensætning og selvfølgelig Destination, men gennemgaaende betales der 4/- à 5/- mere pr. Std. og Favnd end for et Par Maaneder siden. Danzig har tiltrukket en Mængde Baade, men Indtagende og Ekspeditioner er ikke altid lige tilfredsstillende, og Udgifterne er store. De franske D.B.B. Ladninger er meget efterspurgt, men Tilgangen af nye Ordre er ringe, og Befragterne faar sædvanligvis Tonnage til lave Rater.

Kotka/Calais, ca. 800 Stds., er sluttet til 37/- og 36/-, og Kotka/Ostende 37/6d. Fra Midtsverige bydes 38/- à 38/6d. Hvidehavet slutter lidt nu og da, og nogen Opgang maa snart kunne forventes.

Canada har sidst betalt 71/3d. Miramichi/W.B.E.I. to Lossepladser.

KUL, KOKS ETC.

Daglig sluttet der Snesevis af Baade fra 1,000 op til 5,000/6,000 Tons fra Danzig, Stettin, Königsberg, Emden, Rotterdam, Antwerpen o. s. v. til U.K., nordfinske, danske og baltiske Havne. Raterne varierer ikke saa lidt, og Ekspeditionerne er ubestemmelige, men dog gennemgaaende gode i de fleste Havne og Losninger i U.K. er upaaklagelig. Danzig betaler ca. 7/- til København, op til 7/6d. à 8/- til Göteborg, Stettin/E.C. 7/- à 9/-, Kanalhavn 8/- à 10/-, og Vestkysten 9/- à 10/6d. for 1,500/3,000 Tonnere. Elben/E.C. ca. 6/-, Mersey 7/6d. à 7/9d., 2,500/3,000 Tonnere. Rotterdam/danske Havne ca. 5/6d. à 5/9d. Antwerpen/Hull 4/3d. 2,000/3,000 Tonnere, Amsterdam/Cardiff 6/3d., 3,000 Tonnere. Selv med de dyre Bunkers og Ballastrejse tilbage til Baltic er der lidt Fortjeneste paa de fleste Rejser.

MIDDELHAVET ETC.

Kulraterne ud fra Tyskland, Holland og Belgien er

DE ITALIENSKE VALUTABESTEMMELSER

De Bestemmelser, ved hvilke Valutahandelen er blevet begrænset til Storbankerne, har vakt Belysning og fremkaldt Protester hos de mange mindre Bankinstitutter, der udelukkende eller væsentlig har beskæftiget sig med Valutahandel. Finansministeriet har derfor i Forstaaelse med Banca d'Italia nu set sig nødsaget til at udstede et Dekret af 19. Juni, ifølge hvilket Banca d'Italia bemyndiges til at afslutte særlige Overenskomster med de Banker, som efter dens eget Skøn er i Besiddelse af Erfaring med Hensyn til Valutahandel og har en særlig Organisation til Gennemførelse af Valutafortretninger med Emigranter, Udlændinge eller lignende. De særlige Overenskomster,

som Banca d'Italia paa denne Maade afslutter med Banker og Bankiers, vil sætte disse i Stand til som knyttede til Banca d'Italia indenfor visse Grænser og under dennes direkte Kontrol at afslutte Valutafortretninger.

Samtidig er der ved ministerielle Dekreter henholdsvis af 16. og af 19. Juni givet Bemyndigelse for Filialerne af »The British Italian Banking Corporation Ltd.« i Milano, »Barclay's Bank Ltd.« i Rom og »National City Bank of New York« i Genua til at afslutte Valutafortretninger i Italien paa lige Fod med de dertil bemyndigede italienske Banker.

(Fortsat fra Side 487).

bedret lidt, men samtlige hjemgaaende Markeder er mere eller mindre sløje. Sortehavet har været mere aktivt til Rater omkring 13/- à 13/6d. 4,000/5,000 Tonner Basis Kontinentet, og Donau har taget et Par smaa Baade til 17/- Bordeaux/Hamburg Range, 17/6d. U.K., 19/6d. 2 danske Havne. Tonnagemanglen i disse Markeder maa snart faa Indflydelse paa Raterne.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Montreal indtager vedblivende en meget passiv Rolle, og Gulfen har dækket det mest presserende Tonnagebehov for Korn. Montreal/Antwerpen-Rotterdam er sidst gjort til 15½ cents for prompt, Gulfen/Rotterdam 18½ cents August, og 24½ cents til Piræus. Cuba betaler 21/6d. Rotterdam, 21/9d. à 22/- U.K., 23/6d. Marseille. Kulraterne fra Hampton Roads til U.K. er nok faste, men ikke overdrevent høje, naar der tages Hensyn til Ballastrejsen over og den store Kulkonto. For prompt Afskibning slutes der til 17/- à 17/3d., medens tidlig August Annullering er gjort til 15/6d., 15/-, og senere Lastning ned til 14/6d. Vestitalien 3.70 Doll. for 10,000 Tonner, 3.90 à 4.00 Doll. 6,000/8,000 Tonner, 4.25 Doll. 3,600 Tonner, Rio 4.50 Doll. og Buenos Aires 19/-, 20/-.

HAVNEAFGIFTERNE I SYD- OG SYDVESTAFRIKA

Det danske Konsulat i Capetown medeler, at Havnerne i Syd- og Sydvestafrika fra den 1. Maj er ændrede saaledes:

Skibe, der anløber udelukkende for at indtage syd-afrikanske Bunkers eller Ladninger af sydafrikanske Kul eller Koks, betaler 8d. pr. Ton af det indtagne Kvantum op til 1,000 Tons og 4d. pr. Ton af det eventuelle overskydende Kvantum. Minimumsafgiften er £20, medmindre Totalbeløbet af de almindelige Havneafgifter andrager mindre, og Maksimumsafgiften maa ikke overstige Halvdelen af de almindelige Havneafgifter.

HAVNE OG BROTKASTER I HASLE. RØNNE, SVANEKE OG GUDHJEM

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Hasle Byraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 29. Marts d. A. og efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Hasle Havn:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A 1, 1. Stk., Linie 2 i Punkt I, A. 1. e., 2. Stk., Linie 2, og i Punkt 1, C. 2. (Aarsafgift), Linie 2, ændres «4 Register-Tons til »6 Register-Tons«.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Rønne Byraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 25. Marts d. A. og efter stedfundet Brevveksling med

Pacific gør lidet i Korn til Europa, men Tonen er bedre og 30/6d., 31/3d. er den nominelle Rate.

SYDAMERIKA

Kul ud fra Rotterdam til lower Plate Ports betaler ca. 14/6d. Ekspeditionerne er gode og med 24/- à 25/- hjem kan Rundreisen give Overskud. For prompt Lastning er sluttet til 29/- for 4,000 Tonner, 27/6d. 5,800 Tonner, 27/- 6,400 Tonner, og 24/- September 5,500 Tonner, 19/6d. 9,000 Tonner September/Oktobre. Til 1/2/3 Pladser i Middelhavet, 26/7'-10/8' er betalt 29/6d.-30/6d.-31/6d., og til 3 skandinaviske Havne 28/-, og 29/- à 30/- bydes nu for handige Størrelser.

ØSTEN

Af Afslutninger og Noteringer kan nævnes: Madras/Antwerpen-Rotterdam-Hamburg 25/-, Basis 3 Havne, Karachi/Middelhavet-U.K., 19/- d.w., Vladivostock/U.K., 25/-, Skandinavien 26/3d., Celebes (4 Lastepladser)/Hamburg og Aarhus, 40/-, 41/6d. pr. Ton Copra.

TIME CHARTER

Befragterne er ret villige til at tage Tonnage op, og endskønt Raterne ikke er indbydende nok endnu, kommer der en Del Afslutninger i Stand, mest Motorskibe for 12/18 Maaneders World Trade.

Toldrevisionsdepartementet foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Rønne Havn:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A 1, 1. Stykke, Linie 2, og i Punkt I A. 1. e., 2. Stykke, Linie 2, ændres »4 Register-Tons« til »6 Register-Tons«.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Svaneke Byraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 14. April d. A. og efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Svaneke Havn:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A. 1., 1. Stk., Linie 2, i Punkt I. A. 1. e., 2. Stk., Linie 2, og i Punkt I. C. 2. (Aarsafgift), Linie 2, ændres »4 Register-Tons« til »6 Register-Tons«.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Gudhjem Havnekommission saaledes:

»Efter Modtagelsen af Havnekommissionens Skrivelse af 23. Marts d. A. og efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Gudhjem og Helsted Havn:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A. 1., 1. Stk., Linie 2-3, i Punkt 1, A. 1. e., 2. Stk., Linie 2-3, i Punkt I. C. 1. (Hjemstedsafgift), Linie 2, og i Punkt 1. C. 2. (Aarsafgift), Linie 3, ændres »4 Register-Tons« til 6 Register-Tons«.

D E A M E R I K A N S K E F I N A N S E R

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Nu da man har Begivenhederne noget paa Afstand, kan man danne sig et klart Overblik over det kommercielle Liv i De forenede Stater i Slutningen af 1925. Det industrielle Arbejde var meget lammet og de amerikanske Økonomer, der har en Tendens til at blive Pessimister, lægger al Skylden over paa Fondsbørsen, som de nu tilskriver alt ondt, fordi den forrige Sommer ganske pludselig blev meget livlig paa Grund af de store Køberkredses Manøvrer. De voldsomme Spekulationsbølger havde lagt sig og i Markedet, anede man et kommende industrielt boom. Da Efteraaret kom, satte Reaktionen ind med en ganske uanet Voldsomhed og fra da af og lige til Marts forekom der mere eller mindre voldsomme Svingninger; det var i Virkeligheden umuligt, selv for de mest trænede Fagmænd at afgøre, hvilken Sammenhæng der fandtes imellem Værdipapireernes Kurser og Forretningslivets Tendenser. Mange, og det var næppe dem, der havde mindst Føling med Tingene — mente, der slet ikke var nogen Sammenhæng, og meget tyder paa, at de vil faa Ret.

*

Det synes mig ganske naturligt, at der ikke har været nogen Forbindelse. Spekulationsstormen forrige Sommer var jo lig med en Sten, som man kaster ud i Vandet. Der kom en Del Bølger — men ude i Dybet var der Ro, og siden Marts Maaned har Fondsmarkedets Pendulbevægelser været svagere og svagere indtil de nu nærmest er helt forsvundet. Det er i og for sig kun godt saaledes, og det Faktum som man nu skal være glad over er, at der ikke har fundet nogen Inflation Sted, til trods for den store Tilgang af virkelige og potentielle Krediter. Stramningen af Krediten har genspejlet sig paa mange Maader; der har ikke været nogen Mulighed for at anlægge store Varelagre, de lave Laanrenter har ikke kunnet bibeholdes og det blev derfor mere end vanskeligt at finansiere Jærnbaner, industrielle og finansielle Foretagender. Men man har kunnet laane ud til Udlandet, særlig til Europa, og fik derved en hel Del Indflydelse i gavnlige Retning. At det vil vise sig særlig godt i Fremtiden, er der ingen Grund til at tvivle om.

*

Hvis man anlægger et videre Syn paa Sagen, faar man et bestemt Indtryk af, at Amerika nu kender sit Ansvar overfor Verden. Omstændighederne førte det med sig, og Amerika vogter nu ikke blot sine egne men ogsaa Europas Interesser. Det var Krigen, som skabte de store amerikanske Kapitalplaceringer i Europa, og efter Verdensbrandens Ophør vedblev De forenede Stater at blande sig mere og mere ind i Udlandets Anliggender, og allerede i 1919 var Europa en økonomisk afhængig Del af Amerika. Almenheden ved det, selv om det ikke gerne indrømmes, og de Røster, der lyder for, at Amerika »skal skille sig af med Europa,« finder kun døve Øren. Der er endnu saa meget at afvikle, at der vil gaa baade Aar og Dag, førend de to Verdensdele kommer helt fri af hinanden.

Hele Kreditspørgsmaalet, der spiller en overordentlig stor Rolle bl. a. for Skibsfarten, belystes meget tydeligt, da Wall Street og Landet gennem Regeringens Rapport i Juni Maaned fik at vide, at det var Finansdepartementets Hensigt at indløse for 333 Millioner Obligationer uden at optage nogle nye Laan. Det vakte

enorm Opsigt, alene af den Grund, at det var første Gang siden Krigens Slutning, at Regeringens Papirer indløstes uden at der traadte en Emmision i Stedet. Beløbet det drejede sig om var jo ikke stort, naar man sammenligner det med vore Dages Finansoperationer — men det var en ny Finanspolitik man slog ind paa. Den hele Operation kom dog til at virke meget stærkt, fordi der paa samme Tid kom store Afdrag saavel fra England som fra Italien. Disse to Lande havde ret tilfældigt købt en hel Del af de forældede Obligationer, hvad der i høj Grad lettede hele Indløsningsprocessen. Paa den anden Side var Regeringens Rentebetaling meget moderat, og med fuld Føje regnede man med, at der vilde komme store Summer ind gennem Indkomstskatten. Det slog ogsaa til; i Marts Maaned overgik Skatteindtægten 500 Millioner, til Trods for, at Satsene var blevet sat meget ned og nu for Junis Vedkommende kan man uden Ængstelse regne med 500 Millioner Dollars. Alt tyder i Virkeligheden paa, at dette Beløb vil blive større, fordi hele Forretningslivet ligger bedre nu end for et Fjerdingaar siden.

Vinteren var meget streng i Amerika og det har hidraget ikke saa lidt til at hæmme den industrielle Udvikling, som jo plejer at være særlig stærk i April og Maj Maaned. Lige op til Juli var Vejret køligt og der kom kun lidt Regn. Høstudsigterne var derfor alt andet end gode, men midt i denne Maaned kom Omslaget. Saavel Hvede som Bomuld staar bedre end man havde turdet haabe, men det er endnu for tidligt at tale om »en god Middelhøst.« Først om en fjorten Dages Tid kan man sige, hvordan Landet ligger.

*

De kendte Rapportbureauer Dun og Bradstreet mener, at Industrien har indskrænket Driften — det gælder særlig Tekstilindustrien og Skotøjsfabrikationen — hvorimod Staalværkerne har holdt deres Produktion og Skibsfarten ligger langt bedre nu end før. Om den vil blive ved med at gaa frem er maaske tvivlsomt, men fra Foraaret og til nu er der en væsentlig Bedring. Det samme gælder Jærnbannerne, der nu kører med meget Gods. For Maj Maanedes Vedkommende viste Godsfrakterne et Middeltal af 1,028,576 Vogne i Ugen. Det betegner en Rekord. Nærmest ved dette Tal er Maj 1923, da Frakterne var 975,379 Vogne i Ugen.

Naar man tager Hensyn til, at Jærnbanevognene stiger, at Skibsfarten ligger bedre, at Krediten er billig og at der ikke er Tale om nogen Inflationstendens, kan man ikke kalde Udsigterne for mørke. Sammenlignet f. Eks. med England er Amerika meget bedre stillet. Det gælder ikke mindst Exporten, som nu overgaar Importen. Det amerikanske Handelsministerium har opgjort, at der i Maj Maaned eksporteredes for 356 Millioner Dollars, medens der kun importeredes for 318 Millioner. Det er til Europa der eksporteres og det er ogsaa derfor at der importeres mindre. Tendensen gaar stadig i samme Retning, understøttet som den er af de urolige Arbejdsforhold i England og af den finansielle Katastrofe i Frankrig. Lige fra Krigens Udbrud har Amerika staaet stærkt — men ingensinde saa stærkt som nu. Og alt tyder paa, at det vil fortsætte med at underbygge den Position det har faaet.

Johannes Lehmann.

EN HORSSENS-LONDON-RUTE

Fra 2. Juli er i Følge *Jyllp.* oprettet en fast ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Horsens og London. Det er et Korsør-Rederi, der opretter Ruten, hvis lokale Repræsentant er Mægler *Carl Wang.* Denne Tra-

fikudvidelse paa Horsens Havn er kun en Tilbagevendelse til gamle Dage, da Horsens foruden sin faste Hamborg-Rute, der forlængst med godt Resultat er genoptaget, havde sin faste Englandsbaad.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

afholdtes Onsdag den 30. Juni Kl. 2 i Nyborg. Der var mødt ca. 35 Repræsentanter for Kredsaafdelingerne. I Mødet deltog Kontorchef i Erhvervsministeriet *Emil Krogh*.

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

Paa Bestyrelsens Vegne byder jeg Dem alle velkommen.

Siden vi sidst var samlede til Generalforsamling har vi mistet et af vor Bestyrelsesmedlemmer, Skibsreder Knakkergaard. Vi beklager det meget allesammen. Vi holdt af ham, han var et Menneske, vi saa godt kunde arbejde sammen med. Lad os enes i et: Ære være hans Minde.

(Medlemmerne paaørte staaende denne Udtalelse.)

Formanden: De sidst forløbne Aar har jo langtfra været gode; Skibsfarten har haft Modgang det ene Aar efter det andet. Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Skibe har for en stor Del været oplagte paa Grund af de daarlige Fragter og Sømandsstrejken. Sømandenes Forbund erklærede Strækjen, og vi paa vor Side stod vel omtrent jævnyrdige med den anden Part, og havde Sagen faaet Lov til at blive indenfor vort Fags Grænser, var det maaske gaaet bedre, end det er gaaet. Men Arbejdsmandenes Forbund erklærede Sympati-strejke, og det har paa mange Maader skadet os uendeligt meget. Særlig i de danske Havne har vi haft Bryderier, hvad der har kostet os mange Penge. Denne Strejke, som i Grunden kun var en lille Strejke, er blevet en stor Strejke, ved at Dansk Arbejdsmandsforbund, der raader over saa uendelig mange Midler, har erklæret Sympati-strejke; det har bevirket, at vi er kommet ind i vanskelige Forhold. Det er efter mine og manges Begreber en Uret, at en anden Forening skal kunne gribe ind paa den Maade, som sket er.

Staten lidet imødekommende.

Vi beklager ogsaa meget, at Staten under de nuværende Forhold stiller sig, som den har gjort. Vi har gentagne Gange rettet Henvendelser for at opnaa Lempelser med Hensyn til forskellige Udgifter, bl. a. med Hensyn til Ulykkesforsikringen, som har kostet os mange Penge og anstrengt os haardt. Som De vil erindre, er det mange Aar siden, vi fik indført Ulykkesforsikringen. Det var særlig efter Indstilling fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, der fandt, at vi burde have en Ulykkesforsikring. Vi vilde gerne have Loven formet saaledes, at den forsikrede skulde betale $\frac{1}{4}$, Staten $\frac{1}{4}$ og Rederne $\frac{1}{4}$. Det arbejdede vi paa i et Par Aar, men kunde ikke faa Sagen ordnet paa den Maade. Det blev til sidst saaledes, at Staten betalte det halve, Rederne det halve. Alt gik saa godt i nogle Aar. Men pludselig siger Staten: Nu vil vi ikke betale mere, nu maa Rederne betale det hele selv. Vi har mange Gange forsøgt ved Henvendelse til Staten at faa det Forhold ændret. I Rigsdagssamlingen 1924—25 var der et Udvalg i Rigsdagen, som behandlede den Sag, og i hvilket vi havde Anledning til at komme til Stede og klarlægge Sagen set fra vor Side. Vi forhandlede med det om en Ændring, og man var meget høflige imod os. Men desværre sluttede Rigsdagssamlingen uden noget Resultat i den Henseende; vi fik ikke andet end pøne Ord. I den sidste Rigsdagssamling, 1925—26, har den Sag slet ikke været for, den er ligesom skrinlagt. Men ikke nok med det. Der har, som de Herrer sikkert ved, været 4—5 forskellige Forslag fremme, som vedrører Søfarten, allesammen Sager, hvis Gennemførelse i Virkeligheden vilde forværre Forholdene for os; der har ikke været Tale om Lettelser og Lempelser. Men alt gik ud paa en Ordning, hvis Udgifter vilde komme til at trykke Skibsfarten, særlig Sejlskibsfarten. Rigsdagssamlingen sluttede, uden at der blev truffet nogen Afgørelse i den Retning. Men det er blevet mig sagt af en Rigsdagsmand, at en Del af de Sager vil komme for i den kommende Rigsdagssamling, og der vil man vel nok forsøge at føre dem igennem. Vi er i Forvejen tynget saa stærkt af Udgifter, at vi ikke kan taale mere. Der

paalægges os stadig, store Udgifter af Staten. I Stedet for Skærpelser burde vi have Lempelser, men det lader til, at man ikke har Øje for den Sag. Vi ved allesammen, at saaledes som Fragterne er i Øjeblikket, er det umuligt for Rederne at bære større Udgifter.

Jeg skal endnu sige et Par Ord om Strejken. Som jeg nævnte før, er der efter mine Begreber noget uretfærdigt i, at en anden Forening paa den Maade, som sket er, skal kunne kaste sig ind i Striden. Det lader til efter den Dom, som er faldet i en lignende Sag fornylig, at der kan være Tale om, at en saadan Indgriben ikke er berettiget, og at vi maaske vilde faa Retten paa vor Side, hvis vi vilde foretage et Sagsanlæg.

Havneafgifterre.

De ved alle, at vi er trykket af de høje Havneafgifter, som vi mener maatte kunne lempes. Vi har ogsaa paa forskellig Maade søgt at opnaa Ændringer i dette Forhold, men Resultatet er blevet, at man har staadfastet de gamle Havneafgifter for endnu fem Aar, saaledes at det altsaa her ser lidt sort ud for os i Henseende til at faa Udgifterne nedbragt. Men vi arbejder stadig i den Retning.

Hvad det hele skal blive til, er saamænd ikke godt at sige. Men rækker Staten os ikke en hjælpende Haand, er jeg bange for, at der inden ret mange Aar ikke er ret meget tilbage af Dansk Sejlskibsrederi-Forening eller af de saakaldte større Sejlskibe. Vi maa imidlertid haabe, at Fragterne bedrer sig saa meget, at vi kan være med igen. Vi vil imidlertid fortsætte vort Arbejde paa at faa alle Takster og Afgifter sat saa langt ned som muligt, saa at det alligevel vil være os muligt at optage Konkurrencen paa Skibsfartens Omraade.

Paa Formandens Forslag valgtes Landsretssagfører *Elmquist*, Svendborg, til Dirigent.

Dirigenten: Jeg takker for det ærefulde Hverv, som det er mig en Glæde at overtage.

Jeg tror, jeg er i Samklang med alle Medlemmer, naar jeg, forinden vi gaar over til Dagsorden, foreslaar, at vi, i Overensstemmelse med den smukke Skik, der har vundet Hævd indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening, sender vort Stats-overhoved, Hans Majestæt Kongen, en Hilsen fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

(Forsamlingen tilkendegav sin Tilslutning ved at rejse sig.)

Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet, nemlig ved Bekendtgørelse i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 22 for 28. Maj 1926.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Regnskab og Beretning.

Sekretæren, Kaptajn Minor Rasmussen, oplæste den i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 25 for 18. Juni 1926 offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at de ved Revisionen af Regnskabet og Eftersynet af Kassebeholdningen har fundet alt i Orden.

Der gaves enstemmigt Decharge for Regnskabet.

De enkelte Afsnit af Aarsberetningen (se *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 25 og 26) sattes til Forhandling i deres Rækkefølge.

Vedrørende Afsnittet *Kredsstyrelserne* bemærkede:

Formanden: Kredsforsmanden i Østjyllands Kreds, Kaptajn Poulsen, har nedlagt sit Mandat, og Skibsreder Damkier Petersen har været saa venlig at overtage Hvervet.

Sekretæren: Det maa ogsaa nævnes, at afdøde Skibsreder Knakkergaard foruden at være Medlem af Bestyrelsen var Kredsforsmand i Thyland og Mors Kreds. Skibsmægler Just-Petersen har overtaget det ledigtblevne Hverv.

Vedrørende Afsnittet Kaptajn *Jens Kusk* *Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab* udtalte:

Kaptajn *Kusk Jensen*: Jeg vil rette en Tak til Foreningen, og særlig til Sekretæren, for det store Arbejde, der er udført for at faa Haandbogen udbredt mellem Søfolk, som den er bestemt for.

Nordisk Samarbejde.

Vedrørende Afsnittet *Tilsynet med Skibe* udtalte

Kontorchef *Emil Krogh*: Jeg har først i dette Øjeblik haft Lejlighed til at gøre mig bekendt med Aarsberetningen og ser, at der under dette Afsnit er gjort korteligt Rede for en Konference, der blev afholdt i København i 1925, en Konference mellem Repræsentanter for alle de nordiske Lande: Danmark,

Telefon: Main 2418-6956 Belair 9216

A. GORDON

Sække, Separerings-Klæde og Presenninger

21, DUKE STREET,

MONTREAL

Representant for: SENDEL & GORDON

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

SPECIALITET: FARTYGSKLARENINGAR

MALMÖ

SKEPPSBRON 3

Telefoner: 1678-1853-6116

Telegram-Adr.: JOSVEN

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Norge, Sverige, Finland og Island. Denne Konference resulterede i et Udkast til en Konvention, og der blev senere undertegnet en Konvention, i nøje Overensstemmelse med dette Udkast, angaaende Skibes Sødygtighed og Udrustning. Konventionen blev undertegnet den 28. Januar i Aar. Konventionen skulde ratificeres inden 1. Juli i Aar og er blevet ratificeret under 17. Juni. Jeg skal nævne Konventionens Grundprincipper.

Som de Herrer vil vide, har mangfoldige Stater Verden over fulgt den Fremgangsmaade, at de efterhaanden har sat deres egne Bestemmelser om Skibe og deres Udrustning i Kraft for fremmede Skibe, der anløber de respektive Havne. Vi har kendt dette i mange Aar for Englands Vedkommende. Det var England, som begyndte paa denne Fremgangsmaade, og vi har senere set den anvendt paa andre Steder. Jeg ved ikke, om den i særlig Grad har trykket Sejlskibene gennem Aarene, men det er i hvert Fald denne Fremgangsmaade for Englands Vedkommende, som førte til, at man i 1909 maatte, som de Herrer vil huske, hurtigt indføre Lastelinienmærke for Sejlskibe, som Følge af den engelske Merchant Shipping Act af 1906. Saaledes som Forholdene har udviklet sig med Hensyn til Lovgivning indenfor Norden, er det gaaet paa den Maade, at de nordiske Lande i Virkeligheden har samme Ret: Man kunde indenfor hvert af de nordiske Lande gøre de for vedkommende Lands Skibe gældende Bestemmelser gældende ogsaa for udenlandske Skibe, der anløber Landets Havne. Men af forskellige Grunde, af hvilke flere er meget nærliggende, har man ikke gjort dette. Derimod er man under Trykket af Vanskelighederne udefra enedes om at afholde en Konference mellem de nordiske Lande; blandt disse er Finland kommet med og ligeledes Island siden 1918 som selvstændigt Stat. Dette Samarbejde er resulteret i den nævnte Konvention. Det første Hovedprincip i denne Konvention er, at man indenfor de nordiske Lande erkender, at man hver for sig har fuldt moderne Regler paa disse Omraader og afstaar fra at gøre sine egne Regler gældende overfor Signatarmagternes Skibe. Man vil altsaa fra dansk Side ikke skride ind overfor f. Eks. et norsk eller svensk Skib, selvom det ikke opfylder vore Loves Fordringer, og til Gengæld vil hverken Norge, Finland, Sverige eller Island skride ind overfor danske Skibe, som kommer til norske, finske, svenske eller islandske Havne uden at opfylde, hvad der fordres af det paagældende Lands egne Skibe. Det vil efter Konventionen være fuldkommen til-

strækkeligt, naar det konstateres, at det paagældende Skib har Certifikat fra Hjemlandets Myndigheder. Har det det, vil Myndighederne i de andre Lande, som er Deltagere i Konventionen, ikke skride ind overfor vedkommende Skib, naturligvis bortset fra Tilfælde, hvor et Skib f. Eks. kommer ind efter Kollision og vitterligt er usødygtigt.

Det andet Hovedprincip, som er nedlagt i Konventionen, er, at man etablerer et fuldstændigt Samarbejde med Klassifikationselskaberne, saaledes at disses Regler under visse Forudsætninger — de nærmere Enkeltheder er ikke fuldt udformede, men vil antagelig blive det i Løbet af kort Tid — anerkendes som integrerende Bestanddele i den nationale Lovgivning, og Konsekvenserne af denne Anerkendelse vil da antagelig blive ens i de paagældende fem Lande.

Endelig er der et tredje Hovedpunkt, nemlig, at de nordiske Lande for Fremtiden vil foretage — saa vidt gørligt i Fællesskab — Forarbejder til nye Regler, saaledes at de nordiske Regler paa det Omraade saa vidt muligt skulde blive ensartede, men navnlig ogsaa saaledes, at man i Fællesskab forbereder de Forarbejder, der gøres til de store internationale Konferencer, for disse sammenkaldes jo af de store søfarende Nationer, først og fremmest England. Paa saadanne Konferencer vil det være af meget stor Betydning, at man fra nordisk Side, naar man møder til saadanne internationale Konferencer, i Forvejen har sine Forarbejder udført, saa at man, hvad der er allerheldigst, kan staa fuldstændig samlet om et nordisk Forslag, der derved vil fremtræde med hele den Vægt, den samlede nordiske Skibsfart kan give det, eller, hvis man ikke kan naa saa langt, dog har fuldstændig paa det rene, hvor langt de nordiske Interesser er sammenfaldende, og paa hvilke Punkter nordiske Staters Interesser adskiller sig fra hverandre. Derigennem har man Mulighed for at optræde samlet paa Konferencen, og altsaa faa taget saa meget Hensyn som muligt til specielle nordiske Ønsker og til, hvad den nordiske Skibsfart maatte kunne kræve for at naa frem til den Plads, den samlede nordiske Tonnages Størelse i Virkeligheden berettiger til.

Dette er Hovedindholdet af den Konvention, som er afsluttet. Det forekommer mig naturligt, at Meddelelse herom fremkommer netop ved denne Lejlighed, idet Konventionen, som jeg sagde før, er ratificeret den 17. i denne Maaned og samtidig traadt i Kraft for alle de fem nordiske Landes Vedkommende.

(Fortsættes i næste Nr.)

HAVNE- OG BROTAKSTER I SVENDBORG, LEMVIG, HAMMERHAVNEN OG ALLINGE-SANDVIG

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 7. d. M. tilskrevet Svendborg Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 8. f. M. (J. Nr. A. 37/1923) foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925/30 gældende Havne- og Brotakst for Svendborg Havn:

Punkt II (Vareafgifter) A. 7. (Særlige Bestemmelser-udgaar.)

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 10. d. M. tilskrevet Lemvig Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets Andragende af 16. Marts d. A. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet og Sammenslutningen af danske Havne følgende Ændring i den for Femaaret 1925/30 gældende Havne- og Brotakst for Lemvig Havn:

I Afsnit II, B. (Takster) Pos. 44 a (Sukker) ændres Afgiften »40« til »24«.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Vandbygningsdirektøren saaledes:

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
W.E. RIPPON	
DAMPSKIBS AGENT	
GENOA	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5 ^{TE} & 6 ^{TE} UDG.	CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9 ^{TE} & 10 ^{TE} UDG.

»Efter Modtagelsen af Hr. Vandbygningsdirektørens Skrivelse af 13. Februar d. A. (449) og efter fornyet Brevveksling med de bornholmske Byraad, Gudhjem Havnekommission samt Toldrevisionsdepartementet foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925/30 gældende Havne- og Brotakst for Hammerhavnen:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A. 1, 1. Stk., Linie 2-3 og i Punkt 1, A. 1.e., 2. Stk. Linie 2-3 ændres »4 Register Tons« til »6 Register Tons«.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Allinge-Sandvig Byraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 6. April d. A. og efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925/30 gældende Havne- og Brotakst for Allinge og Sandvig Havn:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A. 1., 1. Stk., Linie 2, og i Punkt I. A. 1.e., 2. Stk., Linie 2, ændres »4 Register Tons« til »8 Register Tons«.

I Punkt I.C. (Aars-Afgift) a. ændres »4 Ton Netto« til »6 Tons Netto«.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

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.

Horsens:

Telgr.-Adr. Saxberg.

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryingsagent).

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

NEWPORT,
MON

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.
Kontører: JOHN CARLBOM & 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.

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newort, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess

Manchester

7 Chapel Street Liverpool

1 Cannon Street Birmingham

24 Charles Street Bradford

»York Houses 5/7, St.

Mary Axe

London

Corn Exch. Chambers,

Exchange Street ... Sheffield

GRIMSBY

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

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: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 20th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

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.

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. Cooke» · »Hutton» · »Stage»

AGENT I DANMARK: J. E. GRANZOW, Nørresø. 17, København.
AGENTER I NORGE: Anders Pedersen, Thorolf Hansen, Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

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 MIDDLESBROUGH
Telegr.-Adr.: TUGBOAT

Agent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW,
Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:
THOROLF HANSEN,
Bergen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Danmarks største Fiskefartøj

afgik forleden fra Esbjerg til Fiskeri ved Island. Dette Skib, som hedder »Greenland«, er paa 90 Tons og tilhører Fiske-skipper *Aksel Frederiksen*, Esbjerg, som ogsaa er Fører. Fangsten er det Meningen at bringe til Hull, hvor der er bedst Afsetningsmuligheder, og Besætningen samt Fører er belavet paa, at det gælder en længere Tur, og at de ikke kommer tilbage før ved Juletid.

»Greenland«, der er 30 Aar gammel, har forinden Frederiksen købte den for $\frac{1}{2}$ Aar siden, været benyttet som engelsk Trawler og var udstyret med en Dampmaskine; men denne viste sig upraktisk for lange Afstande, idet den krævede for-færdelig mange Bunkerul, derfor har »Greenland« nu faaet en 150 H.K. Hjælpemotor, der trækker Dynamo'en til Fiske-skibets elektriske Installation, Spillet og Reservekompressoren, og endda forbruger Motoren kun 170 gr Raaolie, hvilket vil sige, at det koster ca. 3 Kr. 50 Øre i Timen at køre med Maskinen paa fuld Kraft. »Greenland« har 2 Tanks til Olie-beholdere, som kan rumme Forbrug til $1\frac{1}{2}$ Maaned. En Fiske-tur er som Regel 3 Uger. Skibet staar sin Ejer i henved 150,000 Kr., saa der skal endda fiskes noget for at faa det til at dreje og falde lidt ekstra til Manden, som ejer Danmarks største Fiskerifartøj.

Skibsfartens lovpligtige Forsikringer trænger til at revideres.

I Søfartskredse finder man, at Tiden er nu inde til, at der bør finde en Nedsættelse Sted af Ulykkesforsikringslovens Forsikringssummer efter Kronens Værdi og efter som Hyren er blevet reduceret. Man tør vel haabe, at Regering og Rigsdag kan indse, at Søfartens lovpligtige Forsikringer trænger til at revideres efter Tidens Forhold og Krav, saa at der nu i kommende Rigsdag maa fremkomme Ændringsforslag i an-tydede Retning.

Dødsfald.

Føreren af Øresundsdamperen »Malmø«, Kaptajn *I. P. Nielsen* er død i en Alder af 68 Aar. Kaptajn Nielsen var en Skibsfører, der havde forstaaet i meget udstrakt Grad at vinde baade sit Personales og sine Passagerers Tillid og Be-vaagenhed. Efter Krigen sejlede han paa Tyskland med Ud-veksling af Krigsfanger og modtog i den Anledning Hæders-bevisninger saavel fra fransk som fra engelsk Side.

Kaptajn Nielsen traadte i 1888 i Tjeneste hos D.F.D.S. — da Øresundstrafiken overgik til et særligt Rederi, fulgte han med. Hans Venner paa begge Sider af Sundet er meget talrige.

Ny Rute Brasilien-Danmark.

Den brasilianske Regering har telegrafisk meddelt den brasilianske Konsul i København *Grev Hamilton Pires*, at Lloyd Brasileiro paatænker at forlænge sin Hamborg-Linie til København.

Havneafgifterne i Hamburg og Cuxhaven ændrede.

Hamburgs Senat har udstedt følgende Lov:

Søgaende Skibe skal efter et 6 Ugers Ophold i Havnen betale en Liggeafgift, der beregnes af hver paabegyndt Maaned og andrager 3 Pf. pr. Kbm. af Nettotonnagen. For Skibe, der repareres ved Havnens Værfter, medregnes den Tid, Reparationen tager, ikke ved Beregningen af Havnepengene.

Sølægtene kan efter Andragende fritages for ovennævnte Havneafgift, saafremt de anvendes til Varetransport i Ham-burgs Havneomraade.

Skibsforslis i April.

Bureau Veritas' Statistik over forliste Skibe i April Maaned foreligger nu. Der er forlist ialt 30 Dampskibe, heraf 3 amerikanske, 2 brasilianske, 7 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 1 tysk, 3 italienske, 4 japanske, 2 norske, 2 spanske, 1 svensk, 1 tyrkisk, tilsammen 30. Af Motorskibe og Sejskibe med Motor som Hjælpemaskineri forliste der 3 nemlig 1 britisk,

1 amerikansk og 1 venezuelansk. Af Sejskibe forliste der 21 Stykker, hvoraf 8 italienske, 5 britiske, 3 franske, 2 svenske, medens Amerika, Grækenland og Tyskland tabte et hver.

Der blev rapporteret 502 Havarier, i 142 Tilfælde skyldtes de Kollision, i 134 Grundstødning, i 100 Havari paa Maskine og Kedler, i 151 Brand, 39 Uvejr, og i 36 Lækage. For Motorskibenes Vedkommende meldtes der 51 Havarier, hvoraf 22 paa Motoren, 13 ved Grundstødning, 10 ved Kollision, 4 ved Brand og 2 ved Uvejr. Sejskibenes Havarier grupperer sig saaledes: Lækage 14, Grundstødning 10, Uvejr 9, Kollision 7 og Brand 3.

Moderne Sørøveri.

En norsk Søkapitajn, som i 10 Aar har ført Skib mellem kinesiske Havne, har sendt norsk »*Aftenposten*« en autentisk Skildring af de urolige Forhold i de kinesiske Farvande, hvor Sørøveri endnu synes at høre til Dagens Orden. Han skriver bl. a., at det er ganske utroligt, at disse Sørøvierer stadigt kan finde Sted, og deres Tal øges bestandigt. Sørøverne gaar som Regel om Bord i Shanghai. De køber deres Billetter som de andre Passagerer, og de skjuler deres Vaaben i Bagagen og ogsaa i Kahytterne.

Banden er glimrende organiseret og har en storartet Disciplin. Lederne er som oftest fhv. Officerer, og de er Eksperter med Hensyn til Haandgranater og eksplosive Stoffer. Sørøverne skyr intet Middel til at presse Penge af deres Ofre, og Frygt for Døden kender de ikke. Det er endnu ikke lykkedes noget Fartøjs Besætning eller Passagerer at overmande dem. Et af de sidste Skibe, som blev ud-plyndret herude, var den engelske Damper »*Tungchow*«. Alle de britiske Passagerer og Kaptajnen blev overmandede, og 1. Styrmand blev med Revolver tvunget til at føre Skibet ind i Béas-Bugten Nord for Hongkong, hvor der laa nogle Djunker parat til at føre Sørøverne og deres Bytte i Land.

Det sidste Tilfælde er Damperen »*Ilsin Kongo*«, som afgik fra Shanghai den 25. Marts. Sørøverne overmandede ogsaa her alle om Bord og tog fuldstændigt Ledelsen af Fartøjet. Mellem de kinesiske Passagerer paa 1. Plads befandt der sig en Mand, som havde været i Amerika i 22 Aar og nu vilde vende hjem til Kanton med det, han havde sparet sammen. Da han hørte Skud oppe paa Dækket, skyndte han sig ud af Køjen og gemte sine Penge mellem Panelet og Skibssiden. Sørøverne kom om Bord, og under deres Krydseksamination nægtede han bestandigt og hævdede, han Ingen Penge havde. Men de gav sig ikke. Efter at have taget hans Guldur og Kæde og undersøgt ham nøjagtigt, hentede de en Kande med Petroleum. De dyppede hans Rejsehæt i Vædsken og satte den paa hans Hoved. Den stakkels Mand var en Besvimeelse nær, og da de tog et tændt Lys og førte det mod hans Hoved, faldt han fuldstændig sammen og tilstod, at han havde sine Penge skjult bag Panelet. Skibstømmeren blev hentet, og Sørøverne blev 4,000 Dollars rigere. Røvernes Udbytte blev 20,000 Dol-lars i Kontanter foruden Passagerernes Smykker, Ringe, Ure o.s.v. Ogsaa her blev en af Skibets Officerer tvunget til at føre Skibet til det Sted, Sørøverne ønskede.

Der er i de senere Aar kommet en Del Bestemmelser for at forhindre disse Sørøvierer, bl. a. om Jerngitre og Staalplader med Skydehuller til Beskyttelse for Skibsofficererne og Maskine og Kommandobro; de fleste Passagerskibe har end-videre faaet indiske Soldater, bevæbnede med Geværer, om Bord. Men alt dette nytter kun lidt overfor Haandgranater, der baner sig Vej overalt. Og en saadan Bande begiver sig ikke ud uden at være sikker paa at sejre.

Lodslønningerne.

Urafstemningen blandt Lodserne angaaende Spørgsmaalet om at anmode Regeringen om at ændre den nuværende vil-kaarlige Lønningsmaade, saaledes at Lodserne faar en garan-teret Mindsteløn, er nu afsluttet. Det viser sig, efter hvad *Ærø Avis* meddeler, at 116 Lodser har stemt for en saadan Ændring, ingen imod, medens 33 har undladt at stemme.

OPLÆGNINGERNE

Den voksende Efterspørgsel efter Tonnage har medført en betydelig Nedgang i Antallet af op-lagte Skibe sammenlignet med sidste Uge.

Den 20. ds. var der af de under Dansk Dampskibs-rederiforening hørende Skibe oplagt ialt 19 Dampere med en Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 22,889 og 35,010 Tons.

De tilsvarende Tal sidste Uge var 34 Skibe samt 56,338 og 87,431 Tons.

BUNKER-RESTRIKTIONER I PORTUGAL

De portugisiske Myndigheder har udstedt et Dekret gaaende ud paa, at der for at give et udenlandsk Skib Bunkers i Portugal kræves en Erklæring fra

vedkommende Lands Konsulat angaaende Skibets næste Anløbshavn. Der gives kun tilstrækkelig Bun-kers til første Anløbshavn, enten denne er portugisisk eller udenlandsk. Endvidere maa Skibets Maskin-journal sammen med Konsulatets Erklæring over-sendes til Havnekaptajnen, som derefter afgør, hvor mange Bunkers der kan tilstaa.

Stillingen som Sekretær og Kasserer

i Dansk Sejskibsrederi-Forening er ledig fra 1. August d. A. Stillingen lønnes med 3500 Kr.

Ansøgninger stiles til Foreningens Kontor, Dronning-holmsvej 66, Svendborg, og skal være indgivet senest den 31. Juli d. A.

En maritimt uddannet Mand foretrakkes.

Svendborg, den 1. Juli 1926.

P. B. V.

C. P. LUND, Formand

POSITIONSLISTE PR. 19. JULI 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Kap Farvel 12.7.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Gdynia 16.7.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 17.7. til Genoa.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. London 15.7.
 s.s. *Alexandra*, oplagt.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Tunis 17.7.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Punta Arenas 3.7.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Kbh. 17.7.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Helsingfors 15.7.
 s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Portland Ore 29.6.
 s.s. *Argentina*, afg. Rotterdam 18.7. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Kbh. 16.7.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Kbh. 17.7. til Golfen.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Hamburg 18.7.
 s.s. *Askø*, oplagt.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 7.7.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Gamla Karleby 17.7. til Amsterdam.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Aden 11.7. til Menado.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. San Francisco 15.7.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 7.7.
 s.s. *Azel*, Jensen, afg. Kbh. 15.7. til Godthaab.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rt.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Törefors 13.7.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Danzig 19.7.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Hanstholm 19.7. paa Rejse til Stettin.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 13.7.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Botwood N.F. 15.7.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Leith 15.7.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. Stettin 16.7. til Hull.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, i Dok i Kbh. siden 15.7.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Kalix 18.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Makslahti 13.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbh. 18.7. til Stettin.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Palermo 16.7. til Almeria.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Lapaluoto 17.7. til Calais.
 s.s. *Berglum*, Jensen, ank. Tyne Dock 7.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Buenos Aires 26.6.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Los Angeles Harbour 15.7. til Christobal.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Archangel 7.7.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Hook of Holland 16.7. til Rochefort.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, pass. Lindenæs 17.7. paa Rejse til Boston Mass.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dania*, Bencke, oplagt.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 15.7. til Singapore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Newport News 17.7.

s.s. *Delaware*, Petersen, i Dok i Kbh. siden 15.7.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersøe, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, oplagt.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Grangemouth 16.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Hull 15.7.
 s.s. *Emanuel*, ank. Sutton Bridge 15.7.
 s.s. *Energi*, afg. Topila Harbour 15.7.
 s.s. *Enigheden*, ank. Danzig 19.7.
 s.s. *Erik*, i Dok i Kbh. siden 15.7.
 s.s. *Erindring*, ank. Danzig 14.7.
 s.s. *Esbjerg*, Kjær, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Sharpness 17.7.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 16.7.
 s.s. *Expres*, Falk, Kbh.-Limfjordsstationerne.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutebart, Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Bangkok 12.7.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Danzig 14.7. til W. Hartlepool.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Antwerpen 16.7.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Rotterdam 17.7. til Kbh.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. London 15.7.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Cienfuegos 17.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Boston Man. 17.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 16.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Lødingen 14.7.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. London 10.7.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, oplagt.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, i Dok i Kbh.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Frederikshavn 19.7.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. London 13.7.

H

s.s. *Halfdan*, afg. Havre 16.7. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Ridham Dock 17.7.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Kbh. 19.7. paa Rejse til London.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Trångsund 11.7.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Newcastle 13.7.
 s.s. *Harald*, ank. Hungerburg 14.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, henligger siden 30.8. i Kbh. som Reserve-skib for Export.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 14.7.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Hamburg 18.7.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, ank. Manchester 16.7.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 19.7. til Ellersmere Port.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkekin, ank. St. Nazaire 9.7.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Valparaiso 13.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. St. Nazaire 13.7.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, i Dok i Kbh. siden 7.7.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Plymouth 17.7. til Kbh.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Rotterdam 17.7.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Guysborough N.S. 15.7.
 s.s. *Jolantha*, Holst, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
20 JULI 1926.

London	18,34	Madrid	59,50
New York	378,00	Amsterdam	152,00
Berlin	89,90	Stockholm	101,15
Paris	7,90	Oslo	82,90
Antwerpen	8,60	Helsingfors	9,52
Zürich	73,20	Prag	11,20
Rom	12,25	Wien	53,50



s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Archangel 2.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Huelva 8.7. til New York.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Kbh. 25.5.
 m.s. *Juitlandia*, Topp, afg. Suez 15.7. til Colombo.
 m.s. *Jylland*, Ulv, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 13.7.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, pass. Kbh. 17.7. p. R. t. Møllersvik.
 s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Kbh. 18.7. paa Rejse til Königsberg.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 19.7. til Stettin.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Nuevitas 18.7.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Suez 15.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Southampton 15.7.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Frederikshavn 17.7.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Hook of Holland 7.7.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Emden 18.7.
 m.s. *København*, Christensen, pass. St. Helena 1.7. paa Rejse til Kbh.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Ridham Dock 14.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Emden 18.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Dok i Fr.havn siden 30.6.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 17.7. til Kbh.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kieler Kanal 14.7.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 14.7. til Skandinavien.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 17.7.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Aalborg 18.7.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Vladivostok 13.7. til Chinwantao.
 s.s. *Manø*, Rathje, pass. Hirtshals 15.7. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Koivisto 2.7.
 s.s. *Margrethe*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exp.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Helsingør 19.7. paa Rejse til Stettin.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Bahia 7.7. til Kbh.
 m.s. *Mexico*, Eggert, afg. New York 11.7. til Nyborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. London 17.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oporto 14.7. til Kbh.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *Natal*, Røder, afg. Colombo 15.7.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Brevik 16.7. til Boston.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Æ. J. Ohlsen*, ank. Trångsund 15.7.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Hook of Holland 15.7.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Karachi 14.7. til Alexandria.

O

m.s. *Odense*, Kähler, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Jacobstad 17.7.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 1.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Skellefteå 13.7.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i Kbh. siden 19.7.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Colombo 9.7. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 16.7. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne 19.7.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Baltimore 15.7.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Aden 5.7. til Singapore.
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Kotka 16.7. til Calais.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kieler Kanal 18.7.

R

s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Port Said 12.7.

s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Jacobstad 15.7. til Amsterdam.
 s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Rouen 10.7.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Barry Roads 18.7.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Kbh. 20.7. til Danzig.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 11.7. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, le Barzig, afg. Kbh. 17.7. til Danzig.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nakskov 12.6.
 s.s. *Senegal*, Thorikildsen, ank. Majunga 10.7.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Vancouver 12.7.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Delagoa Bay 19.7. t. Kilindini.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Colombo 17.7. paa Rejse til Europa.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, pass. Finisterre 13.7. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbh. 17.7.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Immingham 18.7.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Rouen 15.7. til Hernøsand.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hull 16.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Himango 14.7.
 s.s. *Skinface*, Ankersen, afg. Danzig 17.7. til Hull.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 13.7.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, pass. Haugesund 15.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Ridham Dock 18.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Stettin 17.7.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Faireisle 9.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 5.7.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 14.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, henligger i Fr.havn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Randers 19.7. til Odense.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Rotterdam 16.7.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Kbh. 15.7. til Trångsund.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Hook of Holland 19.7.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, pass. Fernando Moronha 17.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarborg*, Hansen, pass. Holtenau 19.7.
 s.s. *Taarholm*, afg. Swansea 16.7. til Kbh.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, ank. Hamburg 18.7.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Havre 18.7.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Toms*, Jacobsen, ank. Antwerpen 14.7.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 10.7. paa Rejse til St. Thomas.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Vladivostok 16.7.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, i Dok i Kbh. siden 19.7.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, afg. Stettin 19.7. til Mersey.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 17.7. til Kbh.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbh. 13.7.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Fowey 16.7.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Rotterdam 15.7. til Dakar.
 s.s. *Venus*, Therikildsen, ank. Uleåborg 14.7.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 10.7.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, ank. Danzig 15.7.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Bell Island 18.7.
 s.s. *Vidar*, Jørgensen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), i Dok i Helsingør siden 19.7.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Stettin 9.7.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Mayajuez Pto. Rico 16.7.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Soroka 9.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Kbh. 18.7.

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
 AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

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 6500**TH. MØLLER · KØBENHAVN K.**

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kasér ikke gammelt
Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**A/s Asmussen's Shipping Company**

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSEKSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"**

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12¹/₂ Tons elektriske Transportere, 8 Tons
Flydekraner, Skure med elektriske Kajakraner, 34,000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtene, Værksteder etc.
Kontrahefter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM

AMSTERDAM

ZAANDAM

ANTWERPEN

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84 · Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**REDERIJ J. H. BERGMANN**

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626 · 46688 · 49399

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering.

Billigste Priser i Amsterdam.

VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENDEL · DE WED. JAN SALM & MEIJER
HUDIG · VEDER & Co. · D. BURGER & ZOONS
Sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalattas

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

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-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770 · TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Classes

**BUNKERKUL. &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Classes

**STEVEDORES, BUGSERSEL-
SKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE**

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION»

TEGNER

**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEMLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlers
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannola
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohns
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlers
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blomberg
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklund
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Association
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Export
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlroos
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqvist
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqvist
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys
Iakobstad.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Association
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompte
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed
Möllersvik.	Stuvarebolaget	»Prompte
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed
Himango	Stuvarebolaget	»Prompte
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatches
do.	F. Thompson	»Thompson
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompte
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompte
Kemi	S. R. Bygglin.	»Bygglin
do.	Stuvarebolaget	»Prompte
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikater af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8 Mezz.** TLF. 3491 & 13370KAJ OG PAKHUSE: **HOLMS PLADS** TLF. AMAGER 4921EFTER KONTORTID KALDES **S. OLSEN** TLF. HELRUP 539 Y**ALFRED CHRISTENSEN**Tlgr.-Adr.: Alfred **AMALIEGADE 37** 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.

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-FRANSKE
DAMPSSKIBSSELSKAB**Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAKEGADE 8

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

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER »STEGMANN«
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon : 4212 · Telegram-Adresse : „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviertering · Lager af alle Skibsforødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

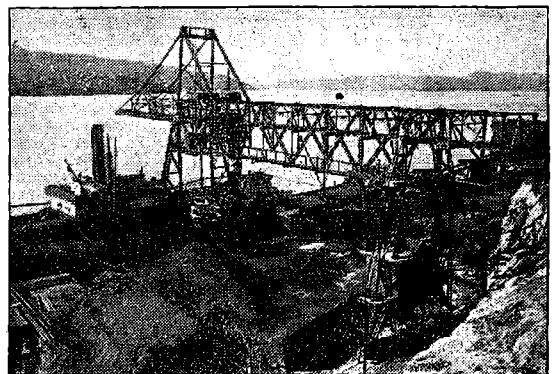
DANSK RADIO

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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Bunkerkul i Bergen**Engelsen & Sars' Kulforretning A/S**

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431-4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074-0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 31

FREDAG 30 · JULI 1926

33 · AARG

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

APROPOS KRONBORGMUSÆT

Kronborgmusæets energiske Direktør har i Anledning af 500 Aars Jubilæet for Sundtoldens Indførelse og Helsingørs Grundlæggelse arrangeret en retrospektiv Søfarts-Udstilling. Det er lykkedes ham at bevæge en Række af Statens og Erhvervenes Organisationer og forskellige Privatmænd til at udlåne til Musæet kostbare Kunstsager, sjældne Værker og Haandskrifter, gamle Søkort, maritime Medailler, Mønter fra Erik af Pommerens og Sundtoldens Tid, Modeller af Krigs- og Handelsskibe, foruden mange andre Ting, der værdigt illustrerer vort store nationale Erhverv, Søfartens Udvikling gennem Tiderne. Maaske det aller-interessanteste Led i denne retrospektive Udstilling af Direktør Lund's lykkelige Paavisning af, hvorledes *the trade follows the flag*, at hvor dansk Skibsfart viste vort skønne Flags rene Farver, dér blomstrede dansk Handel og Handel med Danmark.

Hvor meget dansk Skibsfart betyder i Danmarks økonomiske Liv, forstaas kun af de faa, maaske kun til fulde af vore Skattemyndigheder. Dansk Skibsfart har altid ført en tilbagetrukken Tilværelse og er altid blevet behandlet som vore Erhvervs Askepot. Og dog er det saa, at vor Skibsfarts Ruin vilde være en lignende national Katastrofe som Ophøret af vort Landbrug som Eksport-Industri. Dette evner Kronborgmusæet ikke at illustrere. Over dets retrospektive Udstilling er der mere af de gamle Fuldriggeres Poesi end af vore Dages Skibsfart og dens mægtige Indskud i vort Erhvervsliv. Dette er ingen Bebrejdelse, et Musæum er nu engang ikke Stedet, hvor man føler sin Samtid paa Pulsen. Kronborgmusæet giver netop, hvad man venter af Musæet. Men Tiden er sikkert inde til at belære det store Publikum om Skibsfartens sande Betydning. Naar vor korte Sommer har forladt os, burde Skibsfartens Mænd samle sig om en virkelig, en erhvervsmæssig Skibsfarts-Udstilling. En Udstilling up-to-date, der i populære Kort og Billeder og Foredrag paaviste den nationale Betydning af Skibsfarts-Erhvervet. Der staar Eventyrets Glans om de gamle Fuldriggere, men Eventyret er ikke dødt med dem. Det lever stadig selv om Vindenes Pres paa Sejlene er afløst af Dampmaskinens Hamren og Dieselmotorens Eksplosioner. Alting er blot blevet lidt mere selvfølgeagtigt for dem, der intet bidrog til vor Skibsfarts mægtige og betydningsfulde Udvikling. Hvad der tidligere føltes som et Eventyr, betragtes nu som noget ganske dagligdags. Det store Publikum er saa overvældet af vor Tids mekaniske Snille og Tempoet i vore Transportmidlers Evolution, at det er tilbøjelig til at overse, at Eventyret ligger ikke i Sejlene eller Dampmaskinen eller Motoren, men i Hjernernes eventyrlige Flugt hos dem, der skabte Mulighederne for vor Handels og Skibsfarts mægtige Ekspansion.

For alle Lag i vor Befolkning vilde det sikkert være en rig og skøn Oplevelse, om en saadan Udstilling blev til Virkelighed. Rammerne om den skulde ikke være et Musæums kølige Mure. Den bør være til Huse midt

i Hertet af vor dejlige By, som Skibsfarten mere end noget andet Erhverv bidrog til at gøre til Skandinaviens største Emporium.

O. & C. CODE

For at afhjælpe et længe følt Savn har Nautisk Forlag, som ogsaa udgiver *Dansk Søfarts Tidende* og *Scandinavian Shipping Gazette*, udsendt en *Owners and Captains Code*, som utvivlsomt vil vide at finde Vej til de fleste Rederivirksomheder og ombord i disses Skibe.

Baltic and White Sea Conferencen har fundet sig foranlediget til at sikre sig et bestemt Antal af denne praktiske og let tilgængelige Code og udsendt denne til sine Medlemmer, fra hvem betydelige Efterbestillinger allerede har fundet Sted. Mange af de største Rederier herhjemme og i Udlandet vil i Fremtiden udelukkende benytte O & C Coden til den telegrafiske Korrespondance med deres Kaptajner.

Til Trods for at O. & C. Coden kun lige er udkommen, foreligger der allerede smigrende Udtalelser om den fra forskellige Redere og Rederierorganisationer. *Norsk Rederiforbunds* Medlemsblad omtaler Coden i følgende anerkendende Vendinger:

»Owners and Captains Code vil sikkert afhjælpe et Savn hos mange Redere og Kaptajner. De ellers almindelig anvendte Telegram-Coder tager jo ikke saa meget Hensyn til Behovet for den her omhandlede Forbindelse, og forøvrigt er vedkommende Haandbøger ogsaa nok saa kostbare, at man naturlig nok kvier sig ved at anskaffe dem til sine Skibe. Den under Conferencens Auspicier udsendte nye Code udmærker sig ved en praktisk og håndig Form, let at finde frem i og med Angivelse af Code-Ord for nær sagt enhver tænkelig Vending i den ordinære Telegramkorrespondance mellem Rederi og Skib. Vi anbefaler Bogen paa det bedste, saa meget mere som Prisen ikke skulde frembyde nogen Hindring for Anskaffelsen.«

O. & C. Codens Pris er saare rimelig: 13 shillings inclusive Porto og Emballage. Den er affattet paa engelsk, det maritime Sprog par excellence. Hovedmassen af de indkomne Ordre er fra britiske og skandinaviske Rederier, men ogsaa fra de latinske Lande strømmer Ordreerne nu ind. Det kendte *Roma Societa di Navigazione* i Genua, som har sikret sig et større Antal Eksemplarer, skriver saaledes, at det finder Coden praktisk og fordelagtig.

Det er vor Mening fra Tid til anden at bringe i *Dansk Søfarts Tidende* og *Scandinavian Shipping Gazette* en Fortegnelse over de Rederier, der benytter O. & C. Coden.

FRIHANDEL FOR DANMARK

Naar vi idag er Verdens mest velhavende Nation, skyldes det først og fremmest den Omstændighed, at vi har bevaret Frihandel mellem alle de forskellige Stater, der udgør United States of America, sagde forleden Charles O'Connor Hennessy, Præsidenten for det internationale Grundskyldstævne. Man kunde hertil til-

føje, at naar et andet Land før eller senere med Held gør Staterne Rangen stridig paa dette Omraade, vil dette først og fremmest skyldes, at de amerikanske Frihandelsteorier blev skrinlagt for Staternes udenrigske Handels Vedkommende.

Amerika er maaske det eneste Land i Verden, der kan være sig selv nok. Det ejer alle naturlige Rigdomskilder, og er derfor mindre end nogen anden Nation afhængig af andre Landes Raaprodukter og Varer. Derfor kan det ogsaa, i alt Fald for en Tid, tillade sig den samfundsmæssige Luksus som en varefordyrende, konkurrencehindrende Toldbeskyttelse er. Helt anderledes med Danmark. Vi ejer kun to naturlige Rigdomskilder: Jorden og Søen. Vore Hovederhverv er Landbrug med et stort Eksportoverskud, vor Skibsfart og vor Handel, som er international i dette Ords bedste Forstand, og som derfor maa kræve, at vor Samfunds-Husholdning opretholdes paa Frihandelens sunde Grundlag. Sammen med dem maa i egen Interesse staa den store Række af vore industrielle Foretagender, der er saa sundt anlagte og saa godt ledede og omfatter en saa dygtig Stab af Teknikere og Arbejdere, at de ikke alene kan konkurrere paa Hjemmemarkedet, men ogsaa er i Stand til at hævde sig paa de udenlandske Markeder. Vor dygtige Arbejderstand og dens klogeste Førere har heldigvis altid indset, at Danmark og Frihandel er uløselig knyttet sammen, og har stadig været i første Række i Kampen mod Toldbeskyttelsens Dogmatikere. Den uhyggelige Arbejdsløshed, som hjem søger os i Øjeblikket, synes desværre nu at vinde Terrain for Toldbeskyttelse hos enkelte af disse Førere, der, tynget af Regeringsmagtens Ansvar og Partipolitikens Lænker, nervøst og ivrigt spejder efter en hurtigt-virkende Medicin mod Arbejdsløshedens ødelæggende Samfundssot. Forhaabentlig vil disse Mænd indse, inden det er for sent, at for Danmark, mere end noget andet Land, er en udvidet Toldbeskyttelse et Kvaksalver-Middel. Den vil kun udrette een Ting: give Inflationen en ny Saltvandsindsprøjtning. Altsaa, det stik modsatte af, hvad Erhvervsministeren fornylig fremhævede, og med Rette, at det nu gjaldt om at komme hurtigst muligt gennem Deflationen.

I en Polemik med et herværende Dagblad sagde Frihandelens brave Talsmand, *Aage Westenholz* til Magleaa, i Mandags, at vi skal bort fra det, der egentlig er Protektionismens Ideal: Individet, eller Familien, eller Landet, der selv kan levere alt, hvad de behøver. Al Civilisation og Velstand hviler paa Arbejdets Deling med tilhørende Omsætning; det gælder Individet, Familier og Nationer — i hvert Fald alle de smaa. Der er ikke noget nyt i, hvad Westenholz der siger, men det lader til, at det er uafviseligt nødvendigt ogsaa paa det Punkt at prædike de gamle Sandheder. Det er grumme trist, at meget Godtfolk, selv mellem de mest direkte interesserede, er blinde og døve for disse Selvfølgeligheder.

VORE SKIBSMÆGLERE

Vore Skibsmæglere Landet over er i Øjeblikket urolige i Anledning af et Rygte, der vil vide, at Regeringen paatænker at etablere fri Næring for Mæglere. Efter hvad vi erfarer, taler nævnte Rygte ikke sandt. Og den Erklæring, som Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Grosserer-societetet, Provinshandelskammeret samt Mæglernes to faglige Organisationer enedes om at sende Regeringen for et Aars Tid siden, vil sikkert ogsaa forhindre en radikal Ændring af det bestaaende Forhold. Vi vil næppe nogensinde opleve, at Mæglervirksomhed bliver fri Næring i den Forstand, at den kan udøves uden Eksamen eller Uddannelse og betryggende Garanti for Solvens og Hæderlighed.

Vore edsvorne Mæglere nyder berettiget Anseelse

her som i Udlandet. Vi er da ogsaa i det store og hele blevet sparet for de ubehagelige Erfaringer, som Lande med fri Næring i Mæglervirksomheden har høstet i de sidste Aar. I Sverige har man saaledes fornylig haft flere Tilfælde, hvor Mægleren hævdede Forskud paa Fragten og ganske stille forduftede. I en af Englands største Østkysthavne krakkede for ganske nylig et større Mæglerfirma, hvorved den internationale Skibsfart, ogsaa den danske, led meget betydelige Tab. Den Slags Ting kender vi, som sagt, ikke noget til herhjemme, og det er et veltalende Argument i Favør af Opretholdelsen af status quo.

HVAD KULSTREJKEN KOSTER

Den engelske Kulstrejke har nu varet i 91 Dage. At den har været meget kostbar for det engelske Samfund er unødvendigt at fremhæve. For nogle Dage siden oplyste den bekendte Reder og Politiker, Mr. Walter Runciman i en meget interessant Tale i Parlamentet, at Strejken hidtil havde kostet Storbritannien det kolossale Beløb af £119,200,000 eller godt og vel 2,160 Millioner danske Kroner. Han kalkulerede dette Tab paa følgende Maade:

Minearbejdernes Løntab	£25,000,000
Andre Arbejders Løntab	10,000,000
Storindustriens Tab	46,000,000
Eksportindustrien	17,000,000
Hjemmeindustrien	20,000,000
Skibsfarten	700,000
Samlet Tab	£119,200,000

Ligeledes oplyste han, at alene i de første 17 Dage af Juli Maaned havde England importeret 1,345,000 Tons udenlandsk Kul — at sende Kul til Newcastle er ved Skæbnens Ironi ophørt at være en Vittighed og er blevet til en haandgribelig Kendsgerning.

Den engelske Kulstrejke har naturligvis i høj Grad influeret ogsaa paa andre Nationers økonomiske Liv. For nogle, som for Eks. Tyskland og Polen har Strejken antagelig betydet et Plus, idet den har fremkaldt et stærkere Begær paa visse Kulsorter, som ligger inden for nævnte Landes Territorier. Ogsaa for amerikanske Kul har Strejken skabt et større Begær, og Norge, specielt den norske Skibsfart, har haft den Tilfredsstillelse, at Kullene fra Svalbard næsten fuldtud er fremkommen i tilstrækkeligt store Kvanta til at tilfredsstille Efterspørgslen.

For vort eget Vedkommende har Kulstrejken, i alt Fald for vor Industris Vedkommende, været ret ubehagelig. Det er umuligt paa det nuværende Standpunkt at sige i Kroner og Øre, hvad den har kostet vor Industri og øvrige Samfundshusholdning. Men Strejken har unægtelig haft sine Kompensationer. Naar der i Øjeblikket kun er oplagt 14,006 Brutto Register Tons af den danske Handelsflaade, der staar i Dansk Dampskibsrederiforening, skyldes dette i første Række Strejken. En meget stor Del af den danske Handelsflaade er netop nu engageret i at hente schlesiske Kul (og at vente urimeligt længe paa dem) i Danzig Havn til vort eget Forbrug og til England og andre Lande. Den Dag, Strejken ophører, vil Oplægningen med næsten automatisk Sikkerhed stige igen, med mindre en lignende Katastrofe rammer et andet stort Industriland.

Vil Strejken medføre, at ikke-engelske Kul vil vinde permanent Indpas her og i andre Lande? Det er vanskeligt at sige. Norge vil antagelig sætte meget ind paa at holde Tilførslerne fra Svalbard oppe paa Højder, der i alt Fald kan tilfredsstille en meget stor Del af Landets og Søfartens Kulforbrug. Der er ogsaa dem, der mener, at navnlig visse Sorter schlesiske og westphalske Kul under Strejken har fundet ny Markeder, og at de vil beholde dem, og at de ogsaa, af valutamæssige Grunde, vil være i Stand dertil. Paa

DANSK SKIBSFART

AF SKIBSREDER R. A. ROBBERT

(Af et Foredrag holdt paa Hindsgavl under »Norden«s Aarsmøde.)

(Fortsat fra forrige Nr.)

Efter denne Tilbagegangsperiode for dansk Skibsfart gaar det i anden Halvdel af det 16. Aarhundrede igen fremad. Kong Frederik den Anden viste stor Interesse for Søfarten, som han støttede og søgte at ophjælpe, hvor han kunde, og forøvrigt med Held. Fra ham stammer den fortrinlige Søret af 1561, der betragtes som det mest fremragende danske Lovgivningsværk forinden Christian den 5's Danske Lov, og at der er kommet Liv i Tingene ses deraf, at den danske Sejlads gennem Øresund vokser til 222 i 1569, og i de følgende Aar er Tallet ofte oppe over 400, altsaa noget ganske andet end de 32 i Aaret 1547, og det er stadig Københavner Skibene, der er flest, men Helsingør er en smuk Nr. 2. Den udenlandske By, som danske Skibe hyppigst besøgte, var Amsterdam, hvortil der ofte kom over 100 danske Skibe om Aaret, ligesom de livligt trafikerede andre nederlandske Havne, dernæst Englands Østkyst, hovedsagelig Hull. Mange Ture gik ogsaa til Frankrig og Spanien efter Salt, men Skibene ses ikke at være gaaet indenfor Gibraltar. Som et Kuriosum kan jeg anføre, at det første Skib, som passerede Øresund fra Amerika, var et, der var hjemmehørende i Danzig, og det var i 1591. Forøvrigt var den danske Skibsfart paa Danzig meget betydelig og var ikke meget mindre end paa Amsterdam. Skibene var i Slutningen af det 16. Aarhundrede ikke store. Omtrent $\frac{3}{4}$ af dem var mellem 30/100 Læster, d.v.s. fra 60 til 200 Tons, og der var kun meget faa paa over 100 Læster, og selv disse var yderst sjældent over 120. Disse større Fartøjer kaldtes Pinker, og det vides, at Pinken, som næsten altid var tremastet og forsynet med store firkantede Raasejl, var konstrueret med et ualmindelig højt og forholdsvis smalt Agterskib og, for at fremme Hurtigheden, antagelig mere skarpt i Linierne end de tidligere kendte Typer. De var ikke saa lidt forskellige fra Hansatidens Kogger, der var korte og buttede, nærmest træskoformede, høje baade for og agter, en mærkelig kluntet Facon set med Nutidsøjne.

Opdagelsesrejserne i det 16. og 17. Aarhundrede.

Som Resultat af de store Opdagelsesrejser i det 16. og 17. Aarhundrede, de nye Markeder, som opstaar, de længere Rejser o.s.v. forandrer ogsaa Skibsfarten gradvis Karakter. Danmarks Rolle er ingenlunde ubetydelig, navnlig paa de nordlige Breddegrader, og en Række Togter fandt Sted til Finmarken, Grønland og Nordamerikas Østkyst. Det var anstrengende og drøje Ture, fulde af Strabadser og Lidelser for Besætningerne, og jeg skal her nævne den dristige Jens Munks Ekspedition 1619—20 med 2 smaa Skibe for at søge at gaa

nordenom Nordamerika, men saa langt naaede han ikke. Han landede og maatte overvintre ved Churchill Flodens Udløb i Hudson Bugten, men hans Planer om at grundlægge en dansk Koloni under Navnet Nova Dania blev til intet. De fleste af hans Folk døde, hans største Skib, som hed »Enhjørningen«, maatte efterlades deroppe, og med sin lille Jagt, som endda var læk, og kun 3 Mand naaede han efter uhyre Genvordigheder hjem. Men ogsaa ud mod de store Verdenshave mod Øst havde man Blikket rettet, og Christian den 4. søgte med megen Kraft bl. a. at forsøge Danmark en Andel i Handelen paa det rige Ostindien, som hidtil havde været i Hænderne paa Portugiserne, Spanierne, Nederlænderne og Englænderne. Navnlig de to sidstnævnte Lande havde voldsomme Indtægter af Ekspeditionerne, som kort før og efter Aar 1600 gik til Sumatra og Java og andre af Sundaerne, hvor de hentede Krydderier og anden kostbar Last, men efter bitre Kampe med Nederlænderne trak Englænderne sig mere og mere op til Forindien. Rygterne og Beretningerne om disse eventyrlige Togter til disse fjerne Østens Egne naaede snart op til os, men Mangel paa Kapital og passende Folk nødsagede os en Tid lang til ikke at give os i Kast med Togter den Vej ud.

Erhvervelse af Kolonier.

I de andre Lande var der grundet mægtige Handelskompagnier, men først i Marts 1616 udstedtes af Kongen en Oktroi for det danske Selskab, som var bleven dannet efter hollandsk Mønster. Der gaar dog Tid, inden Skibe sendes ud, for det kniber med at rejse de nødvendige Penge. Endelig i August 1618 afgaar det første Skib, en beskeden Jagt ved Navn »Øresund« med Kandy paa Ceylon som Bestemmelsessted. Den var under Kommando af en Mand ved Navn Crappé af hollandsk Oprindelse, hvis Opgave det var hos Kejseren af Kandy at forberede en senere dansk Flaades Ankomst, men Skibet blev ødelagt af Portugiserne paa Ceylons Kyst. Den egentlige Ekspedition afgik fra København i Midten af November 1618 under Ledelse af den velkendte Admiral Ove Giedde, som den Gang kun var 24 Aar gammel, og den bestod af Skibene »København« og »Christian«, som var udrustet paa Kompagniets Bekostning, »Elefanten« og »David«, som var udrustet af Kongen. Ove Giedde var om Bord i »Elefanten«. Eskadren naaede samlet de Kapverdiske Øer og gik derfra igen 5 Maaneder efter Afsejlingen fra København, rundede Sydafrika, hvorefter Eskadren kom fra hinanden, men den 16. Maj 1620 fik Flagskibet Ceylon i Sigte og ankrede kort efter, altsaa $1\frac{1}{2}$ Aar efter at være sejlet hjemmefra. De andre tre Skibe fandtes i Nærheden, men »Christian« forliste senere

(Fortsættes Side 502).

(Fortsat fra Side 500).

den anden Side ved vi jo rent erfaringsmæssigt, at alle de forskellige Kulsorter, som vi og andre Nationer maatte ty til under Verdenskrigen, da Tilførslerne fra England ikke slog til, forsvandt fra Markedet, da Krigen var vel ovre og England igen i Stand til at forsyne andre end sig selv og sine allierede.

Hvor meget den engelske Kulstrejke skader os paa en mere indirekte Maade, for Eks. ved svigtende engelsk Købeevne og deraf flydende lavere Priser paa vore Produkter, er det selvfølgelig ogsaa umuligt at afgøre. Men at Strejken rammer os paa den Maade er ganske sikkert. Der gives intet Land i Verden, der i saa høj Grad som Danmark er afhængigt af, at den engelske Nation trives. Enhver Katastrofe, der rammer England, rammer ogsaa os. Naar vi derfor føler med England i den Ulykke, som en saa langtrukken Strejke er og maa være, bliver vore Følelser ikke mindre ægte, fordi de ikke er rent altruistiske. For *better or worse* er vor nationale Skæbne knyttet uløseligt til Englands.

FAGFORENINGER OG POLITIK

Ad Helvede til med alle Overenskomster og lad os strike med, det var den Holdning som mange ventede, at Sømændene vilde indtage til den ynkeligt tabte Generalstrejke,« sagde Havelock Wilson, Formanden for National Union of Seamen, da han sidste Uge indledte denne Fagforenings 37te Aarsmøde i St. George Hall, London.

Der regnede man galt, fortsatte Havelock Wilson, der talte til en mægtig Forsamling af Repræsentanter

fra alle engelske, skotske og irske Havne samt Delegerede fra Amerika og de fleste evropæiske Søfartslande, for Sømændene sagde nej. Og da nogle af vor Fagforenings Embedsmænd, uden at raadspørge Medlemmerne, paa egen Haand tiltraadte Strejken, tordnede Havelock Wilson under Forsamlingens Jubel, var der jo ingen anden Udvej end at afskedige disse ulydige Embedsmænd. De er afskedigede og forbliver afskedigede. Deres Bønner om at blive i Fagforeningens Tjeneste af Hensyn til deres Koner og Børn, rører mig dybt, men kan ikke ændre min Beslutning. Der maa statueres et Eksempel, og min Handling er da ogsaa billiget af Fagforeningens samlede Bestyrelse. Jeg venter, at Forsamlingen ogsaa vil billige den. De Mænd har forsyndet sig paa det groveste imod selve Fagforeningstanken ved at blande deres personlige politiske Ambitioner sammen med deres Pligter som Fagforeningens Tjenere. Disse Mænds Handling er stik imod alt sand Demokrati. Ifølge vor Fagforenings Love er det Medlemmerne selv, der bestemmer, om der skal strejkes eller ikke strejkes, og vi er her for at udtrykke Medlemmernes Ønsker, ikke for at paatvinge dem vore.

Med alle Stemmer mod een fik Havelock Wilson det ønskede Tillidsvotum.



S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Sagsøgeren, Matros *Blichfeldt-Thomsen*, blev den 28. Oktober 1924 i København paamønstreret et det sagsøgte Aktieselskab, Dampskibsselskabet »Dannebrog«, tilhørende S/S »Sønderborg« paa en Rejse fra Göteborg til England og videre i ubegrænset Fart. Sagsøgeren kom ombord i Göteborg, hvor Skibet ved Forhyringen laa og lossede Kul fra England, derfra sejlede man til Immingham og lastede Kul tilbage til Göteborg. Efter endt Udlosning sejlede Skibet til Aalborg og indtog Last af Cement til Sydamerika, hvorefter Skibet indgik i amerikansk Kystfart. Den 20. Oktober 1925 blev Sagsøgeren paa Grund af uforskyldt Sygdom afmønstreret i New York i Henhold til Sømandslovens § 32; han gjorde ved Afmønstringen Krav paa en Maanedes Hyre, men dette Krav blev afslaaet, og Sagsøgeren har derfor under nærværende Sag sagsøgt A/S Dampskibsselskabet »Dannebrog« ved dets Bestyrelse til Betaling af en Maanedes Hyre, 195 Kr., med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato, den 18. Februar dette Aar, til Betaling sker.

Sagsøgeren, der er dansk, har til Støtte for sin Paastand henvist til Sømandslovens § 32. Ifølge denne har en Matros, der er afskediget som Følge af Sygdom i Almindelighed Krav paa 7 Dages Hyre foruden Hyre til Fratrædelsen, det siges derefter i 3. Punktum: »Er Sømanden dansk, og hans Paamønstring har fundet Sted, medens Skibet anvendtes i europæisk Fart, beregnes der ham dog, hvis Fratrædelse sker, naar Skibet anvendes i en anden Fart, Tillægshyre . . . for en Maaned. Sagsøgeren gør gældende, at S/S »Sønderborg«, da Paamønstringen fandt Sted, netop anvendtes i europæisk Fart, og det var ham ubekendt, at det skulde anvendes i oversøisk Fart. Selv om man vilde mene, at Udtrykket »anvendtes i europæisk Fart« i visse Tilfælde kan give Anledning til Tvivl, gælder dette ikke det foreliggende Tilfælde, saa meget mere som Rigsdagsforhandlingerne viser, at Tanken med § 32, 3. Punktum er, at Bestemmelsen skal finde Anvendelse i al Almindelighed paa den Sømand, der er paamønstreret i Europa, men afmønstreres udenfor Europa.

De Sagsøgte har paastaaet sig frifundne, antagelig dog mod Betaling af 7 Dages Hyre 45.50 Kr. De bestrider, at det med Rette kan siges, at S/S »Sønderborg« blev anvendt i europæisk Fart, da Sagsøgeren blev paamønstreret. Skibet er en Baad paa op imod 5,000 Tons d.w. og beskæftiges saa godt som udelukkende i oversøisk Fart. I 1923 og 1924 har Skibet ialt kun anløbet europæiske Havne 4 Gange paa oversøisk Rejse, men har iøvrigt sejlet uden nogensinde at anløbe europæisk Havn. Da Sagsøgeren blev paamønstreret, var Skibet allerede sluttet for Amerika, og kun fordi Baaden var noget for prompte for denne Ladning, blev den sluttet for 2 kortere Mellemrejser i Europa. De Sagsøgte hævder saaledes, at Skibet blev anvendt i oversøisk Fart, og at Sagsøgeren har været vidende herom, bl. a. derved, at han blev paamønstreret »i ubegrænset Fart«. § 32, 3. Punktum er en Undtagelsesbestemmelse, der kun bør benyttes, saafremt det paagældende Skib mod tidligere Forudsætninger anvendes udenfor europæisk Fart.

Det er ubestridt, at S/S »Sønderborg«, da Paamønstringen fandt Sted, faktisk anvendtes i europæisk Fart, og som Sømandslovens § 32, 3. Punktum er affattet, maa dette være det afgørende Kriterium. Sagsøgerens Paastand, om hvis Størrelse der ikke er Tvist, vil derfor være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 50 Kr.

Thi kendes for Ret.

De Sagsøgte, A/S Dampskibsselskabet »Dannebrog« ved dets Bestyrelse, bør til Sagsøgeren, Matros *Blichfeldt-Thomsen*, betale 195 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra den 18. Februar dette Aar, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 50 Kr.

Det idømte at udrede inden 15 Dage efter denne Doms Afgørelse.

Intet Stempelforbehold.

(Fortsat fra Side 501).

paa Kysten. Det var jo en svært lang og møjsommelig Udrejse, og Besætningerne havde døjet uhyre meget ondt. Det varme Klima, de elendige Beboelsesforhold ombord og navnlig den salte og ensformige Kost, som frenkaldte Skørbug i udstrakt Grad, gjorde det af med flere Hundrede Menneskeliv, og Resten var mere eller mindre medtaget af Sygdom. Ude paa Kysten mødte der Ove Giedde mange Genvordigheder, han var udsat for Bedragerier og Forræderi, manglede Penge og maatte se, at hans Skibes Tilstand stadig forværredes, men han maa have været i Besiddelse af stor Udholdenhed og Kløgt, thi trods al hans megen Modgang opnaar han dog Traktater med et Par af de indfødte Fyrster. Paa Ceylon grundlægger Danskerne intet, men paa Forindiens Østkyst, paa Koromandel Kysten fik Admiral Giedde for den danske Konge overladt Trankebar, hvor en Handelsstation grundlagdes, og hvor Fæstningen Dansborg blev anlagt. Her drev Danskerne i lang Tid Handel, og først i 1845 afstodes Trankebar til Englænderne. Admiral Giedde kom tilbage til København næsten 4 Aar efter at han var draget ud, og endskønt hans Togt ikke gav de Resultater, som man havde ventet af det, hvori dog Giedde var uden Skyld, maa det i hvert Fald betegnes som en fortræffelig Sømandsbedrift. Man maa erindre, at Skibene ikke var Klippere, at de blev begroet i Bund og paa Sider med alle Tropefarvandenens Vækster og Muslinger, thi Doksætning var umulig, endvidere de daarlige Søkort, Manglen paa Sømærker, daarlige Forplejning, Vandmangel o.s.v. Det var saa sandelig ikke Lystsejlad. I Løbet af de efterfølgende Aar grundlagdes Faktorer og Kontorer ude paa Kysten ved Trankebar, og en Række Skibe sendtes igen ud, saa at Danmark ogsaa havde sin Andel i de rige Handelsmuligheder i visse af Østens Egne. Ligeledes paa Vestkysten af Afrika blev der drevet Handel og Søfart med danske Skibe, forsøgsvis ogsaa paa Vestindien og Brasilien, men til Trods for Støtte og Opmuntring fra Kongens Side var de stiftede Kompagnier dog ikke af større Betydning til at begynde med. Nogle af dem udviklede sig dog og bestod i mange Aar. Omkring Slutningen af det 17. Aarhundrede ejede det Ostindiske Kompagni saaledes 5 store Skibe, det Vestindisk-Guineiske 3 med tilsammen 7—800 Mands Besætning. At Skibene ofte eskorteredes af Orlogsmænd er velkendt, thi Kaperiet florerede, og det var navnlig Nederlænderne og Englænderne, som drev deres Spil og under de forskellige Søkrige tilføjede vor Søfart meget betydelige Tab. Til Gengæld udrustedes der ogsaa her fra Danmark en ikke ringe Del Kaperskibe, og der foreligger mange interessante Beretninger om dristige og spændende Kapertogter.

Storhandel og Traktatpolitik.

Et Stykke ind i det 18. Aarhundrede, efter Afslutningen af den store nordiske Krig, begyndte Søhandelen at gaa frem, Skibene bliver større, og man ser flotte Fregatter og andre stolte Sejlere. Traktater afsluttedes med mange Lande, og danske Skibe færdedes paa næsten alle Have. Blandt de afsluttede Traktater skal jeg lige nævne de, der bragtes i

Stand i 1746—49 med Algier, Tunis, Tripolis og Marokko, den Gang rene Røverstater, hvorved der opnaaedes nogenlunde taalelige Forhold i Farvandet langs den afrikanske Kyst, hvor Søraveriet ellers udfoldede sig meget livligt. Det 2. ostindiske Kompagni, som var stiftet i 1670, blev opløst i 1729, men efter en midlertidig Ordning dannedes i 1732 det kongelig oktroierede danske asiatiske Kompagni, som erholdt store Privilegier, bl. a. Ret til at benytte og udvide Anlægene ved Trankebar og Ret til i Kongens Navn at slutte Alliancer med indiske Fyrster. Store Toldbegunstigelser knyttede sig til Privilegierne, og Skibene, som efterhaanden ogsaa tog Sejladser op paa Java, Siam og navnlig Kina, fik Lov til at føre Splitflag. Som Regel udsendtes fire Skibe aarlig, men i 1746 seks med Ladninger til Værdi ca. 900,000 Rdlr., hvortil kom Assurance og Udredning, som repræsenterede ca. 600,000 Rdlr., altsaa tilsammen ca. 1½ Million Rdlr., som særlig efter Datidens Forhold, hvor Købeværdien var stor, var mange Penge. Fra København fordeltes Størstedelen af Varerne, The, Sago, Silkevarer, Porcellæn, Laksager, Krydderier o.s.v. til Nabolandene, efter at der havde været afholdt store Auktioner dér, og gennemgaaende gav Kompagniet store Udbytter, helt op til over 100 pCt. Man bliver uvilkaarlig en Smule misundelig, naar man tænker paa de vanskelige Tider, vi nu er Vidne til! Ogsaa i andre Retninger viste Landets Borgere stor og maalbevidst Energi for at fremme Handelen og Søfarten, og Søhandelen med danske Skibe foregaa livligt til og fra Vestindien, Vestafrika, Middelhavet, alle de forskellige Lande i Europa og ikke mindst Gronland, Island og Finmarken, men et betydeligt Kontingent af fremmede Skibe deltog selvfølgelig ogsaa i Vareomsætningen paa Danmark. — Efter Udbrudet af den store fransk-engelske Kolonialkrig i 1756 blev der fine Chancer for den danske Skibsfart, idet Landet ved klog Ledelse var i Stand til at bevare sin Neutralitet, og bl. a. gled en meget stor Del af Fragtfarten paa Middelhavet over paa danske Hænder. Det er interessant at se, hvorledes en Konsul i Genua i 1758 udtaler, at i nogen Tid var det danske Flag næsten det eneste, der blev søgt i Middelhavslændene. Omkring det Tidspunkt gik ca. 400 dansk-norske Skibe i Middelhavsfart, og Fragtfortjenesten for 1755—70 beregnedes til ca. 14 Millioner Rdlr. eller gennemsnitlig ca. 1 Million om Aaret. Ogsaa paa andre Kanter profiterede Landet stærkt ved sin Skibsfart, og Handelsflaaden voksede meget betydeligt, dels ved forceret Bygning herhjemme, dels ved Køb fra Udlandet. Efter 1770 kom vi ind i nedadgaaende Tider med hyppige Pengekriser, akkurat som vi ser nu efter den store Verdenskrig.

Napoleonskrigene.

Henimod Aarhundredskiftet gaar det op og ned, og man møder de forskellige Vanskeligheder, som de store Krige medførte, saa godt som Forholdene tillader det, men Modet og Foretagsomheden lammes ikke. København, som allerede i Aarhundreder havde været langt den største Søfartsby herhjemme, bevarer stadig sin dominerende Stilling, og det

ISLANDSK LOV OM STRANDINGER OG VRAG

Islands Alting har under 10. Maj vedtaget en Lov om Strandinger og Vrag, hvis udadtil betydningsfuldeste Bestemmelser vi gengiver nedenfor:

Politimesteren skal, saa snart det kan lade sig gøre, sørge for Bjergning af og Omsorg for de Skibbrudne. Hvis han ikke selv begiver sig til Strandingsstedet, overdrager han Hvervet til en Repstyrer eller til en anden af sine Repræsentanter.

Hvis de Skibbrudne ikke selv kan skaffe Husly, Mad og andre Fornødenheder, deriblandt Pasning af Syge, skal Politimesteren eller hans Repræsentant sørge for, at de bliver hjulpede mod en passende Godtgørelse som Politimesteren fastsætter. Paa samme Maade skal der sørges for Begravelse af døde Sømænd. Man er pligtig til at give Skibbrudne Husly og Pleje efter Evne, og i saa vidt Omfang det ikke strider mod Karantænebestemmelser.

Politimesteren skal sørge for, at de Skibbrudne faar den fornødne Rejsehjælp, naar de forlader Strandingsstedet.

Naar Repræsentanten for det Land, Skibet tilhører, overtager de ovennævnte Forpligtelser, er den islandske Regering dermed fritaget for dem.

Hvis et Skib, der ikke har faaet Sundhedsattest, efter at det sidste Gang forlod en udenlandsk Havn eller sidst havde Forbindelse med et Skib paa Havet, strander her, skal man saavidt muligt behandle Skibet og Besætningen efter den gældende Karantænelovs Bestemmelser.

Bjerges der Told- eller Forbudsvare, skal Politimesteren sørge for, at de bliver behandlet iflg. Loven.

Saasnart Salget af Strandingsgodset er afsluttet og Opgørelsen over alle Omkostninger ved Strandingen, deriblandt ved Transport af Skibbrudne til en Havneby, er indgaaet, udfærdiger Politimesteren en Regning over Strandingen, sender den i to Eksemplarer til Justitsministeriet med de til Regningen hørende Bilag, Kopi af Repstyrerens Dagbog, Kopi af Politiprotokollen eller Strandingsbogen og Auktionsprotokollen, Skibspapirene, Søforhør m. m. til Revision og Undersøgelse. Naar Justitsministeriet har decideret Regningen, sendes den til Repræsentanten for vedkommende Land eller anden rette Vedkommende. Det Beløb, der eventuelt bliver tilovers af Strandingsgodsets Auktion med Fradrag af alle Omkostninger, sender Politimesteren til Justitsministeriet, saasnart han har faaet Med-

delelse om, at Regningen er decideret og Betalingsfristen er udløbet. Justitsministeriet sender derefter Beløbet til paagældende Lands Repræsentant eller anden rette Vedkommende.

Politimesteren, hans Stedfortræder eller Repstyren faar 10 Kr. i Kostpenge for hver Dag, de maa være hjemme fra paa Grund af Stranding og desuden Rejseomkostninger iflg. Regning. De Dage, Repstyreren holder Auktion over Strandingsgodset, faar han lovbestemt Auktionssalær i Stedet for Kostpenge. For Søforhør betales der Herredsdommeren 12 Kr.

Skib og Gods udover Besætningens almindelige Ekvipering staar, indtil det bliver solgt paa Foranledning af Politimesteren og derefter det indkomne Beløb, som Pant for alle eventuelt derpaa hvilende Behæftelser, som Sikkerhed for alle de Omkostninger, der foranlediges ved Strandingen og fremkommer ved Myndighedernes eller ved enkelte Personers Foranstaltninger truffne af Nødvendighed, forinden Myndighederne traadte til, som f. Eks. Bjergningsgodtgørelse, Husly, Transport og Hjemsendelse af Besætningen, Opbevaring af Gods, Rejseomkostninger og Dagpenge, Retsafgifter, Budsendelser og Telegrammer etc. Hvis Beløbet for Strandingsgodset ikke strækker til til Betaling af alle Strandingsomkostninger, og paagældende Lands Repræsentant ikke betaler dem, kan man efter Ønske fra Politimesteren udrede det, der mangler, af Statskassen mod Tilbagebetaling fra rette Vedkommende.

Naar et forladt Skib, Skibsdele eller andre Genstande, der er mærkede saaledes eller i det hele er saaledes beskafne, at de kan gøres til Genstand for Ejendomsret, driver paa Land, er det Vrag. Beboeren eller Brugeren af Stranden skal bjerge Vraggodset og opbevare det. Der skal gives Repstyrer eller Politimester Meddelelse om Vraget, og man skal sørge for Bjergning af Vrag, hvis det gøres nødvendigt, og for dets Opbevaring. Hvis Politimesteren ikke selv har undersøgt Vraget, skal Repstyreren meddele ham, saa hurtigt som muligt en nøjagtig Beskrivelse og Vurdering deraf.

Loven træder i Kraft den 1. Juli 1926, og fra samme Tidspunkt træder alle tidligere Lovbestemmelser for saa vidt de angaar Strandinger og Vrag og strider mod denne Lov ud af Kraft.

(Fortsat fra Side 502).

kan have sin Interesse at høre, at Københavns Handelsflaade i 1797 bestod af 342 Skibe, hvoraf 262 under 100 Kommerce-læster, 61 mellem 100 og 200 og 19 paa over 200 Kommerce-læster, og danske Skibe besørgede en stor Del af Fragtfarten mellem de europæiske Havne indbyrdes. De politiske Forhold under Krigene medførte imidlertid faa Aar senere Opbringelse og Konfiskation af over 200 danske og norske Skibe. Fra 1803 til 1806 opstaar en ny Blomstringsperiode for vor Skibsfart, idet vi kunde benytte vor Neutralitet til at pløje Havene, hvilket ogsaa praktiseredes saa meget som muligt, men da England i 1807 forbød neutrale Skibe at befare franske Havne eller Havne, der stod under fransk Regimente, var de første Skridt gjort til helt at lamme den neutrale Handel, og det skal siges, at Albion gik meget haardhændet til Værks. Efter Freden i Tilsit i Juli 1807 mellem Frankrig og Rusland blev Fastlandsspærringen en Kendsgerning, som Danmark blev tvunget til at tage Standpunkt til. Vi kunde ikke længere bevare Neutraliteten og fiske i rørt Vande, og endskønt vore Interesser og Sympatier — trods 1801 — var for at slutte os til England, kom vi dog ved Skæbnens Tilskikkelse til at havne som Frankrigs Forbundsfælle og Tilhænger af Fastlandsspærringen. Skylden herfor maa tilskrives England, som paa den mest hensynsløse Maade overfaldt os og aabnede Bombardementet paa København den 1. September 1807, hvorefter vor Flaade blev bortført. Disse Begivenheder og den i de efterfølgende Aar herskende Krigstilstand tilføjede Landets Handel og Safart et meget alvorligt Knæk. Der blev lagt Beslag paa alle danske Skibe i engelske Havne, og endnu flere bev opbragt i aaben Sø. Før 1807 var Danmarks Handelsflaade paa mindst 32,000 Kommerce-læster, medens den i 1812 var gaaet ned til 16,000, altsaa til det halve, og denne Rest

var endog af Love og Krigsforhold udelukket fra al Langfart og hindret i al direkte Handel. Hvor der var Penge at tjene var ved Kaperiet; det var risikabel Forretning, men til Tider blev der gjort nogle glimrende Kup. Et enkelt Tilfælde berettes fra 1810, hvor 5 danske Orlogsbrigger af en Konvoj udskar ikke mindre end 47 Koffardiskibe, hvis Ladninger indbragte 1 Million Speciedalere. Ogsaa udenlandske Kaperskibe opererede i vore Farvande, i overvejende Grad franske, som optraadte med stor Hensynsløshed. I det hele taget var Franskmændene haarde Herrer at være Forbundsfæller med. Det var dem, som i Aarene omkring 1810 kommanderede, og de undsaa sig endog ikke for at tilbageholde de danske Skibe i Frankrig under Paaskud af, at de ellers risikerede Kapring. Vi havde meget drøje og trange Tider, Handelsflaaden skrumpede ind, Fragtfarten gled over til andre Nationer, Fallitter hørte til Dagens Orden, store Formuer mistedes, kort sagt hele Landet forarmedes.

(Fortsættes i næste Nr.)

Kapitaludvidelse i Hamburg-Amerika Linjen.

Den 2. August finder der en ekstraordinær Generalforsamling Sted i Hamburg-Amerika Linjen, paa hvilken der skal tages Bestemmelse om at udstede for 11 Millioner Mark Aktier udover 10 Millioner Mark, som Generalforsamlingen den 28. Marts 1925 gav Bemyndigelse til. Af denne Emision skal 10,8 Millioner Mark tilbydes de gamle Aktionærer i Forholdet 5 til 1 til en Kurs af 108 pCt. En Del af de nye Aktier vil blive anvendt til Tilbagekøb af Harriman-Damperne »Resolute«, »Reliance« og »Cleveland«.

SKIBSTRAFIKEN PAA DANZIGS HAVN I JUNI MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i Juni Maaned 1926 indgaaede Skibe var 542 med 306,773 N.R.T. mod 511 Skibe med 292,026 N.R.T. i Maj Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 530 med 305,119 N.R.T. mod 487 Skibe med 259,756 N.R.T. i Maj.

Af de i Juni Maaned indgaaede Skibe indgik 315 Skibe med 186,957 N.R.T. i Ballast, medens 57 Skibe med 24,223 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juni Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 315 med 129,774 N.R.T. og af udgaaede Skibe 304 med 122,414 N.R.T.

Trafikken er i stadig Stigning; sammenlignet med samme Maaned Aaret forud er Tonnagen næsten steget til det tredobbelte. Den danske Tonnage holder sin store Højde og indtager med 82 Skibe med 57,039 sin gamle Plads som Nr. 2 efter Tyskland, der med 174 Skibe med 72,555 N.R.T. staar som Nr. 1. Efter Danmark kommer Sverige som Nr. 3 med 98 Skibe med 53,821 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	1	3,165
Belgien	1	—
Danzig	70	10,901
Danmark	82	57,039
Tyskland	174	72,555
England	27	36,686
Estland	4	940
Finland	9	5,296
Frankrig	6	5,792
Holland	9	5,097
Letland	14	11,790
Litauen	1	437
Norge	24	19,079
Polen	13	6,007
Sverige	98	53,821
Spanien	1	2,176
Italien	5	10,069
Grækenland	3	5,983

Passagertrafikken har bortset fra Badetrafikken og Trafikken paa Pillau været ringe i Juni. Der har slet ikke været nogen Udvandrertrafik i Maanedens Løb hverken direkte eller over København eller England.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 27. Juli 1926

Endelig ser det ud til, at Strejken i U.K. ebber ud. Den har nu været i fulde tre Maaneder og kostet Landet en uhyre Sum Penge i direkte Udgifter, tabt Arbejdsfortjeneste samt — og maaske ikke mindst — i tabte Markeder.

Skibsfarten har haft et Pust af Medvind og alle de oplagte Skibe, der er kommet i Fart i de sidste Par Maaneder, skulde gerne have Chance for at indvinde det tabte — og lidt til, men Pessimisterne mener, at saasnt Strejken er forbi, falder det hele sammen. Meget taler for, at Fragterne vil sløje af (samtidig med at Bunkerpriserne falder), men paa den anden Side, er der ogsaa meget, der taler for, at der vil blive Brug for en Mængde Tonnage ud fra U.K. og de Lande, der under Strejken har eksporteret Kul til U.K. for at tage den øjeblikkelige Fortjeneste, vil snart behøve at importere Kul og Koks. Desuden er vi midt i Trælæssæsonen, og Montreal, Staterne og Gulfen vil faa Brug for en større Flaade til Korntransporten. Montreal har hidtil knapt været i Markedet, og Donau og Middelhavet maa ogsaa have Baade, saavel til Korn, Erts, Frugt o.s.v.

La Plata er meget fast for prompt, og de længe eftertragede 30/- er naaet og vil vel snart blive slaet. Der har været forlangt op til 35/-, men det er maaske for dristigt at vente saa meget.

Australien indikerede for kort Tid siden 35/- uden dog at finde Reflektanter, og Befragterne maatte op i 40/-, hvortil et Par Baade skal være sluttede. Australien faar iaar en glimrende Høst, og naar dette Marked for Alvor begynder at aftage Tonnage, søger de større Baade — som for en stor Del har gaaet i Atlanterhavsfart — forhaabentlig den Vej, hvor de passer bedre end paa de korte Ruter.

TRÆLASTMARKEDET

For Østersøens Vedkommende er dette Marked ikke

fuldt saa godt som det har været i den sidste Maanedes Tid. Raterne holdes dog nogenlunde oppe, tiltrods for den mindre Efterspørgsel, og saa længe U.K. har Interesse af Kul tonnager fra Riga, Danzig, Stettin o.s.v., maa Trælæstkøbmændene enten betale, hvad der forlanges, eller udsætte Befragtingen. De mest presserende Laster er nok sluttet op, og der er sluttet en umaadelig Mængde Baade i de sidste 3 à 4 Uger, saa her — saavel som i andre Markeder — kommer der en Periode, hvor Befragterne tager et Pusterum. Propsbefragterne har gennemgaaende betalt de bedste Rater, men Indtagendet kan blive Rederne en ubehagelig Overskælse. Saaledes foreligger der atter Eksempler paa forfærdende daarlige Indtagender af svenske Props. Pulpwood er en mere reel Last, da denne Sort sædvanligvis først kastet i Vandet ved Skibets Ankomst, ligesom Ekspeditionerne som Regel er hurtigere end for Props' Vedkommende. De fleste D.B.B. Ladninger bestaar af et ringe Kvantum D.B. og Størsteparten Brædder, Slatings, laths og planed boards. De smaa Dimensioner (Boards og planed Boards) gør ikke Indtagendet daarligere, men Lastningen og Losningen gaar langsommere, ligesom Udgifterne er betydeligt højere. Der rapporteres bl. a. sluttet:

1,000 Favne Pulpwood, Wiborg/Rotterdam, Hfl. 22.00; 1,000 Favne Props, Danzig/Calais, ca. 39/-; 1,150 Stds. DBB, 2 Sydfinland/Sharpness, 46/6d., 3/- Losning, Baltwood; 1,000 Stds. DBB, Luleå/Haparanda-London, 50/-; 800 Stds. DBB, Uleåborg/Hull, 48/- incl. extras; 680 Stds. DBB, Brahestad/Hull, 51/6d. incl. extras; 700 Stds. DBB, Umeå/London, 50/-; 600 Stds. Kotka/Calais, 39/6d.; 1,100 Stds. 2/3 Midtsverige/le Havre, 37/-; 380 Stds. Trångsund/Poole, 53/-, nyt Scanfin.

Nordfinland/Calais-Rouen, Pulpwood, indikerer omkring 37—38/- og lidt mindre fra Sydfinland. Sydfinland/Zaandam cirka 22/23 Gulden for DBB (daarlig Sæmmensætning). Hvidehavet ligger forbausende stille, og Aarsagen maa vel søges i, at disse specielle Be-

(Fortsættes Side 507.)

P. POULSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

★

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

(Fortsat fra forrige Nr.)

Skibsllys og Kompasser.

Sekretæren: De Herrer har vel set, at der i sidste Stykke af Afsnittet Tilsynet med Skibe omtales Skibsllys og Kompasser. Jeg vil hertil bemærke, at Spørgsmaalet om gensidig Anerkendelse af Skibsllys og Kompasser blev rejst af Foreningen i 1910 og blev indgaaende drøftet paa dette Aars Generalforsamling. Det drejede sig den Gang nærmest om Forholdet til England, idet det danske Undersøgelseskontor ikke vilde anerkende de Lanterner, som man kunde faa Certifikat for i England. Man kunde den Gang godt faa Certifikat i England for en Lanterne med farvede Linser; det kunde man ikke faa paa Orlogsværftet her. Forholdet er maaske det samme nu, det ved jeg ikke, men jeg tror det. Men i Henhold til den da stedfundne Diskussion har Bestyrelsen gennem Fællesrepræsentationen andraget Ministeriet om at søge udvirket, at der gives det danske Prøvekammer Paabud om at udstede Lanterncertificater efter de Regler, der anerkendes af »Board of Trade« samt at de udenlandske Statskontrolinstitutioner med Hensyn til Udstedelsen af Certifikat for danske Lanterner og Kompasser, anerkendes i saa vid en Udstrækning, som Omstændighederne maatte tillade. Jeg ser med Tilfredshed, at man nu er kommet lidt nærmere ind paa denne Sag, men jeg regner det kun for en Begyndelse, for Hovedformaalet maa være det, at vore Lanterner anerkendes overalt.

Kontorchef Emil Krogh: Maa jeg efter den Anledning, som Sekretæren giver mig, bemærke, at med Hensyn til det sidste Punkt, om Skibsllys og Kompasser, er Forholdet det, at vi fra dansk Side allerede i Forvejen anerkender bl. a. Certifikater, som er udstedte af det engelske officielle Prøvekammer. Ved Konferencen gik man et Skridt videre. Man foretog Forundersøgelser, medens Konferencen fandt Sted, og de resulterede i den Rekommendation, her staar nævnt, og som gik ud paa, at man gensidigt skulde kunne anerkende norske, svenske og danske Certifikater for Kompasser og Skibsllys. Vi har siden Konferencen blev afholdt i Fjor, ført Forarbejderne et Skridt videre. Jeg antager, at det vil være et Spørgsmaal om meget kort Tid, naar der vil kunne foreligge en Bekendtgørelse, hvorefter vi her i Landet fuldtud anerkender bl. a. de norske og svenske Lanterncertifikater, formodentlig ogsaa Kompascertifikater. Naturligvis maa Maalet være det, som Sekretæren angiver, at man saa vidt muligt naar hen til en almindelig gensidig Anerkendelse af den Slags Certifikater, fordi dette i Virkeligheden vil være en betydelig Lettelse for Skibsarten.

Ulykkesforsikring.

Vedrørende Afsnittet *Ulykkesforsikring* bemærkede

Sekretæren: Som det maaske vil være Dem bekendt fra Dagbladenes Meddelelser, tænkes der paa og arbejdes der for at faa oprettet en enkelt Forsikringsanstalt for al Ulykkesforsikring, som skulde have Navn af Statsanstalten for Ulykkesforsikring. Sker det, vil altsaa de gensidige Selskaber, af hvilke der findes flere, saaledes eet paa Søfartens Omraade, ophøre, og ligeledes vil der ikke kunne ulykkesforsikres i de andre anerkendte Selskaber, som nu tegner Ulykkesforsikring. Jeg er ganske klar over — for at holde mig til den Side af Sagen, der vedrører Søfarten alene — at naar vort gensidige Selskab gaar ind, faar vi ikke mere den Frihed til at varetage vore egne Sager, som vi har haft hidtil. Udviklingen vil ganske automatisk føre det med sig, og noget saadant kan jeg for mit Vedkommende som Medlem af Arbejderforsikrings-Raadets Søfartsafdeling ikke være med til. Der kan siges meget andet om det Lovudkast, som foreligger om denne Sag, men jeg skal ikke foregribe Begivenhedernes Gang.

Forhyring.

Vedrørende Afsnittet *Forslag til Loven om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab og Forslag om Tillæg til Sømandslov af 1. Maj 1923* udtalte

Kontorchef Emil Krogh: Der nævnes her i Beretningen, at Forslag til Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab og Forslag til Lov om Tillæg til Sømandslov af 1. Maj 1923 blev fremsat i den sidste ordinære Rigsdagssamling. Som det formodentlig vil være bekendt, blev Lovforslagene ikke gennemført.

Jeg vil gerne sige som min Opfattelse med Hensyn til det førstnævnte Lovforslag, at jeg tror, man noget overdriver sine Bekymringer med Hensyn til Virkningerne af dets Gennemførelse. Det er en Overgang til Statsforhyring, det drejer sig om. Jeg tror at turde sige, at under de Former, hvorunder dette er foreslaaet, vil det vistnok blive saadan, at berettigede Næringsinteresser ikke vil blive gaet for nær; og jeg for min Del kan ikke se rettere, end at det ved en Gennemførelse i Overensstemmelse med de Principper, som har været nævnt i Rigsdagen, vistnok vilde kunne virke paa en saadan Maade, at man fra Skibsfartens Side vilde kunne finde sig fuldt tilfredsstillt dermed. Derover maa selvfølgelig først og fremmest Skibsfarten selv skønne. Lovforslaget hviler jo paa det Princip, at Forhyringen skulde være afgiftsfri, saa dette skulde dog være ensbetydende med en Besparelse.

Formanden: Kontorchef Krogh brugte den Vending; »under de Former, hvorunder dette er foreslaaet«, og derefter kan det jo nok se ud, som om den foreslaaede Ordning vilde betyde en Lettelse. Men gaar man mere til Bunds i Sagen, vil man snart se, at de Former, som er foreslaaet, vil ikke holde Stik. Statsarbejde, Statshjælp — hvad man vil kalde det — er altid dyr. Jeg tror, at den nuværende Ordning med de forskellige Forhyringsagenter alligevel i Længden vil være den billigste for Skibene. Der tænkes vist næppe paa, hvilke Vanskeligheder der vil blive, naar Staten skal forestaa dette Arbejde. Jeg skal tage et Par Eksempler. Et Skib ligger i København og skal have Mandskab med over til England til et andet Skib, som ligger der. I Reglen gaar de Baade ved 7—8 Tiden, men det sker, at der bliver et længere Ophold. Jeg har selv været med til at sende saadant Mandskab over og gaa dernede til langt ud paa Natten. Baaden var forsinket og Mandskabet holdt ikke af at gaa om Bord, de vilde gerne gøre en Alstikker i Land. Der havde Forhyringsagenten en Mand nede til til at passe paa og være ansvarlig for, at Folkene kom med. Men lad os sige, at Staten overtager Arbejdet. Saa skal der vel, som det nu er Reglen, gives en meget høj Betaling for Overarbejde; og bliver saa de vedkommende Folks Arbejdstid sat til 8 Timer, som Staten svømmer for, saa vil, saa vidt jeg kan skønne, mere end det halve Arbejde blive Overarbejde, og det bliver dyrt. Et andet Eksempel. Et Skib, som kommer Øst fra, skal skaffes Mandskab. Der er givet Besked om, at efter al Sandsynlighed kan det Skib være paa Københavns Red paa den og den Tid, og Mandskabet er klart. Der udfører Forhyringsagenten et stort Arbejde ved at samle Mandskabet og holde det klart til den Tid, da man kan vente Skibet. Men skal vi have en af Staten lønnet Mand til at gaa der, somme Tider maaske 8, 10, 12, 14 Timer og vente paa Skibet, saa bliver det meget dyrt. Jeg er bange for, at det gaar med den Ting som med saa mange Ting: faar man først begyndt, kommer Udgifterne bagefter, og saa faar Skibene Lov til at betale dem, saadan som det gaar med alt ekstra Arbejde. Vi har overvejet det Spørgsmaal og er kommet til det Resultat, at vi er tilbøjelige til at tro, at det er billigst, som det er nu, og at vi ikke kan anbefale, at Staten faar mød det Maskineri at gøre.

Sekretæren: Jeg kan ifølge min Opfattelse ikke fravige noget af det, der her er fremsat i Beretningen, nemlig, at man kan ikke se, at der kan vindes noget ved den foreslaaede Ordning. Og at dette er rigtigt, har vi et godt Vidnesbyrd om i det, som blev udtalt af de danske Regeringsrepræsentanter ved Konferencen i Genua 1920 i deres Beretning: »Gennem Mønstringsbestyreren føres der indgaaende Kontrol med Forhyringsagenternes Virksomhed.« Nu er det, der foreslaas, jo netop, at Mønstringskontorerne skal have Tilsyn med Forhyringen, saa jeg kan ikke se, hvad der kan vindes. Endvidere er jeg ganske klar over, at den Kalkyle over Udgifterne, som er gjort, vil ingenlunde slaa til, fordi der kun er regnet med et Forhyringskontor. Det er klart, at det kan vi ikke nøjes med. Vi maa have Forhyringskontorer omtrent, hvor vi nu har de autoriserede Forhyringsagenter, ellers sækker det hele for meget agter ud. Og jeg kan ikke forstaa, at Forhyringskontoret i København skal kunne være kompetent til at udpege, hvor i Provinserne der skal være Forhyringskontorer. Det har det vist ikke fuld Indsigt i. Det Spørgsmaal maa henlægges til Provinserne. Det maa være omtrent paa samme Maade som nu, at Byraadet kan anmode om Ansættelse af en autoriseret Forhyringsagent. Provinserne bør selvfølgelig ikke afskæres fra at udøve en rimelig Myndighed.

Jeg vil gerne i Forbindelse med dette Spørgsmaal minde om, at i Modsætning til, hvad der var Tilfældet paa Genua-Konferencen i 1920, hvor Foreningen efter Anmodning af Handelsministeriet sammen med Dampskibsrederiforeningen udpegede en Arbejdsgiverrepræsentant og en Raadgiver for denne, har Foreningen ikke været anmodet om at udpege nogen, hverken Repræsentant eller Raadgiver til den nu afsluttede Konference i Genève, der dog er en Fortsættelse af Konferencen i 1920. Jeg mener, at dette Forhold maa beklages. Noget officielt om Konferencen foreligger mig bekendt ikke, men efter alt at dømme, har Konferencen vedtaget, at Spørgsmaalet om 8-Timers Arbejdsdagen om Bord skal behandles paa en ny Konference i 1928. Og af de norske Blade maa jeg forstaa, at man har vedtaget en international Kodifikation af Reglerne om Forhyring. Jeg ved ikke, om det er rigtigt. Men jeg er klar over, at hvis disse Forhyringsregler skal være tilfredsstillende for os, maa der være sket store Forandringer, siden vi saa dem sidst.

Lovforslaget om Søneringen.

Vedrørende Afsnittet *Forslag til Lov om Søneringen m. m.* bemærkede

Kontorchef Emil Krogh: Der blev i sidste Rigsdagssamling fremsat et Lovforslag om Ændring i Søneringsloven, som, efter hvad jeg har forstaaet, i enhver Henseende imødekommer de Ønsker, der er udtalt af denne Forening. Forslaget naaede ikke at blive gennemført, men jeg gaar ud fra, at det vil blive gennemført i den kommende Rigsdagssamling.

(Fortsættes Side 507).

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 Fyrilinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):
Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5-15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov.

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning 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.

Frilager ved Tolboden.

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 dogbeløbet, 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 Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, 1/2 Takst. Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand**: i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft**: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Renæ 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“ stationeret i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster.

Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlsrenden 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 Lystander 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 Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

HORSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

Lodstvang.

Bugsering foregaar let og efter billige Takster.

Ballastafgift til Havnen: 4 Øre pr. Ton.

Vand: 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

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

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølv 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-Registertonnen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 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 Vderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rutebartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast 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 200 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 Dybde, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og 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.

HOBRO

KOLDING

Sejlløbet i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindste Vanddybde 7 Meter.

Samme Dybde ved Bolværker i Havnen.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Udenbys Skibe: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre.

Indenbys Skibe: " 15 - " 15 -

Lods og Bugsering.

Lods ved Drejens. Ingen Lodstvang. Bugserdampere.

Vand leveret ombord Kr. 1,50 pr. m³. 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.

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 Hjelpekruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Kølhalpladser, 2 Ophalingsbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

Sekretæren: Vi har ogsaa i dette Afsnit af Beretningen anerkendt, at Forslaget imødekommer Sejlskibredernes Ønsker om Motorbetjeningen i Sejlskibe. Men Spørgsmaalet er, om vi ikke med de Undtagelsesregler, som foreslaas for Fiskerfartøjer, som gaar i Fragtfart, kan komme ud for en Konkurrence, idet disse vil kunne faa meget billigere Befalingsmænd, end vi andre kan faa. En saadan Konkurrence mener jeg ikke burde kunne finde Sted. Jeg mener, at der, som det er udtrykt i Beretningen, vil være Grund til at følge dette Spørgsmaal med Opmærksomhed.

Internationale Mandskabsforhold.

Vedrørende Afsnittet *Internationale Mandskabsforhold* udtalte

Kontorchef *Emil Krogh:* Nogle af de Bemærkninger, som Sekretæren før fremførte under Afsnittet om Forslag til Lov om Forhyring o.s.v., hørte vistnok rettest til under det nu til Behandling satte Afsnit om de internationale Mandskabsforhold. Sekretæren berørte Forhandlingerne paa Konferencen i Genève og satte dem i Forbindelse med de forudgaaende Forhandlinger i Genua i 1920. Jeg vil derom gerne sige, at med Hensyn til Repræsentationen ved disse Konferencer, der jo ledes og henhører under det internationale Arbejdsbureau i Genève, er Forholdet jo det, at der er Regeringens repræsenteret, og der er Arbejdsgiverne og Arbejderne repræsenteret. Naar en bestemt Forening skal være repræsenteret, maa det ske i Forstaaelse med vedkommende Hovedorganisation, saaledes at hvis Sejlskibsrederne ikke særlig har været repræsenteret — hvad der er mig bekendt, at de ikke har været ved denne Lejlighed — saa har vi her, saa vidt jeg kan se, at gøre med Spørgsmaal om det nærmere Samarbejde med Dampskibsrederiforeningen og Arbejdsgiverforeningen. Indbydelserne til Konferencen udgaar jo iøvrigt fra Socialministeriet, som har direkte Forbindelse med Arbejdsbureauet i Genève med Hensyn til Tilrettelæggelsen af alle disse Forhold. Dette med Hensyn til det rent formelle.

Med Hensyn til det, der er foregaaet paa Konferencen, vil jeg oplyse — jeg kommer derfra forleden Dag, Forhandlingerne sluttede i sidste Uge — at der er sket det, at der er vedtaget en Konvention, som angaar Forhyringsforhold og Mandskabsforhold, og denne Konvention er vedtaget med et meget stort Flertal, saa vidt jeg husker enstemmigt. Jeg har endnu ikke haft Tid til i alle Enkeltheder at beskæftige mig med den, idet mit specielle Arbejde dernede laa paa et andet Felt, men jeg kan sige, at i Hovedtrækkene er den vist i Overensstemmelse med de Principper vi allerede har gældende ifølge Sømandsloven, saa at dens Gennemførelse næppe vil afstedkomme Ændring i Forholdene for Danmarks og overhovedet for de nordiske Landes Vedkommende. Endvidere blev der vedtaget, med et meget ringe Flertal, en Konvention om Hjemsendelse af Søfolk, og der forelaa Udkast til en Konvention om Bestemmelser om disciplinære Straffe, men dette Udkast opnaaede ikke fornodent Stemmetail og blev altsaa ikke vedtaget. Endelig blev der vedtaget som en Rekommandation — der er en betydelig Forskel paa dette og paa et Konventionsudkast — et Sæt Regler om almindelige Principper for Tilsyn med Arbejdsforholdene om Bord i Skibene. Herom gælder praktisk talt det samme, som jeg sagde om det, der vedtoges om Forhyringsforholdene og Mandskabs-

forholdene, at det i alt væsentligt stemmer med de Principper, vi i Forvejen har gældende, saa jeg tror ikke, der er nogen Grund til Bekymring eller Ængstelse for, hvad disse Ting kan bringe med sig, saadan som de foreligger fra den internationale Arbejdskonference, der for faa Dage siden afsluttedes nede i Genève.

Formanden: Det Spørgsmaal har vi nøje overvejet i Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og vi er kommet til det Resultat, som man kan læse sig til her i Beretningen:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening er sig fuldt bevidst, at den intet overdriver, naar den betragter det som en Ulykke for dansk Sejlskibsart, hvis der paabydes yderligere Restriktioner for denne, saasom Lovbestemmelser om Indskrænkning af Arbejdstiden m. m., idet man er ganske sikker paa, at dette Erhverv — i alt Fald med store og mellemstore Sejlskibe — da vil være viet til en hurtig Undergang.«

Der er saa uendelig mange Ting, som griber ind i disse Forhold, og det er uhyre vanskeligt her at komme ind paa en Diskussion af Detailler, men vi kan sige, at som Forholdene stiller sig, taaler vi ikke yderligere Udgiftspaalæg. Vi skulde snarere se at komme den modsatte Vej, at komme af med Udgiftsforpligtelser. Det har gaaet godt i gamle Dage, men nu har Forholdene forandret sig. Vi tror ikke, det er heldigt at stadfæste og vedtage alle disse Restriktioner, som der laves. Det vil bevirke, at hele Sejlskibsdriften bliver dyrere og dyrere, og det kan vi ikke magte.

Sekretæren: Jeg indrømmer Berettigelse af, hvad Kontorchef *Emil Krogh* fremførte, at dette Afsnit om internationale Mandskabsforhold burde have været noget længere fremme i Beretningen i Tilslutning til Afsnittet om Forslag til Lov om Forhyring o.s.v. Med Hensyn til Repræsentationen nu i Genève er det rigtigt nok, at denne Gang er det Socialministeriet, som har med denne Sag at gøre. Sidst var det Handelsministeriet, men da var vi anmodet om i Forbindelse med Dampskibsrederiforeningen at indstille en Repræsentant og en Raadgiver for denne Repræsentant. Saaledes har det ikke været denne Gang. Naar man ikke vidste paa Forhaand, at der forudsattes et saadant Samarbejde, kunde vi paa vor Side ikke iværksætte et saadant. Vi maatte gaa ud fra, at Forholdet var det samme som sidst. Jeg har set, at det ikke skulde kunne lade sig gøre, fordi der foruden Regeringsrepræsentanterne kun maatte være een Arbejdsgiverrepræsentant og een Arbejderrepræsentant. Jeg tror ikke, det er rigtigt, for saa vidt jeg ved, har hver Regering ifølge Statutterne for Arbejdsraadet i Genève Ret til at sende Raadgivere.

Kontorchef *Emil Krogh:* Jeg er fuldstændig klar over Berettigelsen i Formandens almindelige Udtalelser om den nuværende vanskelige Tid og Betydningen af, at der ikke kommer nye Restriktioner paa noget Omraade, men netop fordi jeg er enig med Formanden i Bedømmelsen af de Vanskeligheder, som foreligger, forekommer det mig magtpaaliggende at fremhæve, at i de Ting, som er vedtaget paa Konferencen, i alt Fald i den nævnte Konvention og den nævnte Rekommandation, er der, saa vidt jeg har kunnet se, ikke noget, der giver Anledning til Bekymring. Dette vil dog maaske indeholde en vis Beroligelse.

Den samlede Beretning godkendtes derpaa enstemmigt.
(Fortsættes i næste Nr.)

(Fortsat fra Side 504).

fragtere ikke kan tænke sig, at Rederne skal have lidt mere end lige til Udgifterne.

Canada har betalt 72/6d. til 2 Lossehavne i Mersey.

KUL, KOKS ETC.

Raterne er højst forskellige, selv fra samme Lastplads og til samme Destination. I Stettin lader det til at gaa meget godt, og Danzig har forbedret Ekspeditionerne meget og bliver sikkert helt fin i Løbet af kort Tid. For ca. 2,000 Tonner Danzig/Østkysten er Raten ca. 8/6d. med Option af Kanalen à 9/6d. og Vestkysten 10/6d. Stettin og Königsberg betaler omtrent det samme, Elben et Par shillings mindre og fra Antwerpen er sluttet en 5,000 Tonner til Manchester til 6/6d., 900 Tonner Bristol 8/-, 3,000 Tonner Bordeaux 5/6d.

Bunkerpriserne i Danzig er steget til 22/- 23/6d.; i Stettin betales ca. 26 Mark og Rotterdam ca. 26/- 29/-.

MIDDELHAVET ETC.

Saalænge saavel store som smaa Baade finder Beskæftigelse i Nord- og Østersøen, søger de ikke ud i et usikkert og daarligt Marked. Middelhavsbefragterne maa højere op med Raterne. Nogen Bedring er der ganske vist allerede; saaledes er Noteringerne fra Rotterdam til Marseille oppe i 10/6d.—10/9d., Algiers 10/-, Øerne 10/- o.s.v., men dette er ikke godt nok, saalænge der ikke kan regnes med en rimelig Hjemlast.

Frugtlasterne fra Spanien noteres i ca. 23/- for smaa Baade og ned til 21/- for op til 110,000 Cubikfod. Sortehavet faar Tonnage til 12/9d.—14/- Basis Kontinentet og Donau ca. 17/-.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulraterne til U.K. ligger vedvarende omkring 17/- 17/6d. for spot, og 15/- 15/6d. for senere Lastning. Til Vestitalien er betalt Doll. 4.35, Adriaterhavet Doll. 4.50, Øerne Doll. 4.25 og Rio Doll. 4.20/7.50 Losning à 3/-, Montevideo-La Plata Doll. 4.50, 500 Losning à 3/-. Montreal/Avonmouth 3/4½d., Montreal/Sydafrika 30/-, Gulfen/U.K. 4/3d., Antwerpen-Rotterdam 18 Cents, og for Sulphur til Fremantle 35/-, Harburg Doll. 4.75. Bomuld til Murmansk noteres i 13/14 Cents, Oliiekager Danmark Doll. 7.00 à 7.25, Hvæde til Sverige ca. 27/28 Cents, Sukker Cuba/U.K. 23/- 23/9d. August, Marseille 22/-, September, og Doll. 7.25 Japan, og Doll. 7.50 Japan og Shanghai. Portland/U.K.-Continent 30/6d.—31/3d.; Japan Doll. 4.25.

SYDAMERIKA

Rotterdam/Emden/Buenos Aires sluttet til 14/— 14/6d. og Lasterne er meget faa. Efter at 30/- er betalt til U.K.-Cont. for spot Baad ud fra River Plate, har der været forlangt op til 35/- og maaske en saadan Rate kan naaes inden ret længe. September/Oktober
(Fortsættes Side 511).

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibeafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering
Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton.
Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

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

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernsløberi, Kølhalsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tøns 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.

NEXO

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vande 1,9 m. **Havneafgift** pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lading besørges af Modtageren.
Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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 Hjelpekrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugserdamp. uforønd.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Loosn. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen undt, Kølhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassinnet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6 1/4 Fod.

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

Ingen Lodstvang
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 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 Kølhalsplads for mindre Skibe.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med intil 5,5 m.

Skibeafgift pr. N. R. T.
Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.
I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er 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 Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning
besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalsplads og Reparationsværksted.

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 Lodsfrædet. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tøns Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Dampner 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, 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 Hjelpekrue: 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. Træskibs byggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8 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 Lodstvang.

Naar Lods benyttes:
Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton
Udenbys Fartøjer 20 " " "
Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales 1/3 for Udgaende.

Ballastafgift til Havnen 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand: 2 Kr. pr. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistance forefindes. Kølhalsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplæg med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

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.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryringsagent).

P. F. JEPSEN
AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23

TELEFON: CENTRAL 1330

TH. IBSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

★
TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

A K T I E R O G O B L I G A T I O N E R I S V E R I G E

A F G A N D. P O L I T. J O H A N N E S L E H M A N N

Den udmærkede og altid meget produktive svenske Nationaløkonom, Professor G. Weshin Silverstolpe, har for ganske nylig offentliggjort nogle højst læseværdige Betragtninger over de svenske Aktier og Obligationers Stilling i Øjeblikket, og da der uden Tvivl er megen Interesse her i Landet for disse Papirer, vil det være naturligt at komme nærmere ind paa hans Bedømmelse af Situationen.

Hvad der straks undrer, er den stærke Efterspørgsel efter Obligationer, medens der kun er en ringe Lyst til at placere Kapital i Aktier. Det tilgængelige Obligationmarked forslaar slet ikke. Hver Gang der udbydes noget opluges det saa at sige med det samme, Kursene gaar meget i Vejret og Renten med, medens Aktiemarkedet frasat visse begunstige Papirer er saa dødt som nogensinde. Der foregaar slet ingen større Aktieemmissioner, og naar man endelig ser et større Tal i Aktieselskabsstatistiken, er det kun fordi et eller andet Selskab er blevet rekonstrueret eller fordi der har fundet en Fusion Sted af flere gamle Foretagender. Der er saaledes ikke Tale om nogen egentlig Nykapitalisering, og den, der foregaar paa denne Vis, spiller kun en meget lille Rolle.

*

At Kapitaldannelsen i Sverige er kommet ind i dette Spor, er meget mere end beklageligt, og i Længden vil det ikke kunne gaa. Sker der ikke et Omslag i den rigtige Retning, vil det ganske uvægerligt medføre skæbnesvangre Konsekvenser, som man ikke kan være hurtig nok med at søge at afværge.

At det er gaaet som det er, skyldes i første Række den ganske uundgaaelige Reaktion, som kom efter Højkonjunkturernes Spekulation og ganske systematiske Pengeforfalskning. Saa længe det var gode Tider, saa længe Pengene sank i Værdi og Priser og Aktiekurser gik op, var der saa godt som ingen, der satte deres Penge i andet end Aktier. Obligationerne blev ganske negligeret, fordi de ikke gjorde de store Spring opad. Bankerne indrettede sig efter den nye Situation og stillede store Dele af deres Midler til Disposition for Belaaning af de fleste Aktier. Det var i Virkeligheden Bankerne, der ganske gik ind under Aktiernes Herredømme og blev ved med at være der, lige indtil Bladet vendte og hele Oprydningsprocessen begyndte. De mest laanevillige af Bankerne styrtede sammen, og et stort Flertal af de nyoprettede Foretagender faldt i Grus.

Dermed var Aktiernes Floreringstid forbi. De kom i fuldstændig Miskredit og nu da der er kommet en helt ny Klasse frem af Sparere, gaar de med deres Penge forbi Aktierne. Der samles gennem de mange Bække store Rigdomme i Sverige. Der lægges aarligt virkelige Kapitaler op, men de anvendes ikke til noget Pionerarbejde, fordi Pengenes Indehavere er bange for at lide de samme Tab, som saa mange led lige efter Krigen. Derfor gaar Kapitalens brede Flod til de Foretagender, der er meget stærke, og som kan tage et nyt Obligationsslaan. Og i Sverige findes der mange Foretagender af den Art; det er jo kun godt, at de

altid kan faa Penge. Men det er nu engang ikke nogen for Landet ligegyldig Sag, om Industriens og Skibsfartens Finansiering sker i den ene eller anden Form. Der er Forskel paa Aktieemmissionens, Obligationsslaanets og Bankkreditens Penge, og altfor ofte har det vist sig, at laant Kapital kan berøve et Foretagende Ligevægten og fratage dets Ledere al Evnen til at handle selvstændigt og med frit Initiativ.

*

Værst bliver det naturligvis, naar Pengenes Købevne øges, saaledes som Tilfældet har været i de sidste seks Aar. Lovgivningens Fiktion, at en Krone altid er en Krone, er svært ubehagelig for Laantageren i Tider, der er præget af almindeligt Prisfald. Men selv om Pengene er en nogenlunde uforanderlig Værdimaaler, gælder det om at placere dem saa bredt som muligt, og det er det, som ikke er Tilfældet nu, da alt er præget af den største Ensidedighed. Nu er det saa helt og holdent Obligationsslaanet der har Tæten og man har i Sverige, som forøvrigt her og i mange andre Lande, slet ikke gjort noget for at skabe en virkelig Tillid til Aktiemarkedet og dets Forsyning med Kapital.

Denne Vanskelighed frembyder et Problem, det vil være meget svært at løse, og der er ingen som helst Tvivl om, at der er megen indbyrdes Uenighed om de Veje man vil gaa. Kommer det til en Diskussion, bliver den utvivlsomt meget livlig. Men en Ordning maa der komme, hvis Aktiemarkedet skal have nyt Liv. Hvad der derimod er ganske overflødig, er en ny Forbudslovgivning paa Bank og Emmissionsvæsenets Omraade. Det er unødvendigt nu at bygge noget Monument over den skæbnesvangre Krigstid i Form af Love, der knytter sig til Erfaringerne fra den Tid. Som Tilstanden er nu, vil Loven ikke være til nogen Nytte og skulde lignende store Kalamiteter indtræde, gaar det ikke at give Love, da de vil blive negligerede med det samme. Som man ved var det Mening, at Bankkomiteen af 1917 ogsaa vilde tage sig af Emissionsinstitutterne. Det gik dog ikke, og var det gaaet, var der ikke kommet det mindste ud af det. Alt hvad man havde opnaaet var, at Loven var blevet negligeret fra første Dag af.

*

Som man ser, er Professor Silverstolpe tilfreds med det svenske Obligationsslaanets Stilling, medens han nærer berettiget Ængstelse for Aktierne. Hans Syn er uden Tvivl ganske rigtigt og det kan uden Vanskelighed parallelliseres med Danmark. Hvad der i Øjeblikket bidrager til at svække det svenske Erhvervsliv, svækker ogsaa vort. Kapitalen gaar for ensidige Veje. Vil man i Sverige se at finde en Løsning, gør man sikkert klogt i at følge den med Opmærksomhed; kan den hjælpe Sverige, vil den ogsaa kunde hjælpe os, og vi har fuldt vel saa megen Støtte behov, som Brødrene paa den anden Side Sundet.

Johannes Lehmann.

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARNNESS

Skibe, der dokses i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: **R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN**

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HORSENS

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOINA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

KALLUNDBORG

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KOLDING

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amallegade 36

NØRRESUNDBY

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

HOLBÆK

JØRGEN L. FISHER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)

STATSTELEFON: 30

TELEGR. ADR.: »FRIIS«

SVENDBORG

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Brev« 262. Varomægleren: 155. A. Thejll (privat) 1080. Telegram-Adr.: »Hudev, Svendborg. Codes: Watkins & Appandit, Scott's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegner Blitz Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG

Etableret 1832 A. THEJLL Etableret 1832

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejleklæde og Dampere etc. • Spedition • Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjorde Beforsikringselskab, København. Dampskibsselsk. »Brev«, Svendborg.

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr. Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

C. V. PETERSEN, SVENDBORG

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibssagens.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR. ADR.: »HOPPE«

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR. ADR.: »ACTING«

VEJLE

(Fortsat fra Side 507).

Baade betinger derimod ikke stort mere end 22/6d.—25/-, i hvert Fald foreløbig, men der er ingen Tvivl om, at der er og vil blive Mangel paa Tonnage i La Plata de første Maaneder fremover, og forhaabentlig kan en Del af det tabte vindes ind igen.

ØSTEN

Fra Australien skal der være sluttet et Par December/Januar Baade til 40/-, og disse Slutninger maa indvirke paa de andre Markeder. For Kul fra Calcutta til Port Said er betalt 18/9d. og Sydafrika slutter ogsaa Kul til U.K. til ca. 16/-.

TIME CHARTER

For Diesel, 12 Maaneders World Trade, Levering Pacific bydes ca. Doll. 1.45. I vestindisk Fart betales Doll. 1.80—1.90 for 2,500/3,000 Tonnere og i europæisk

Fart 4/6d.—5/6d. for 3,000/4,000 Tonnere, 3/9d. 6,500 Tonnere.

AFGIFTERNE I KIEL-KANALEN

I Afsnit E af Tariffen for Kanalafgifter er der fra den 20. Juli indført følgende Ændring: Brøkdele op til ½ Rmk. afrundes opad til 0.50 Rmk. og Brøkdele over ½ Rmk. til 1 Rmk.

DØDSFALD

Ifølge et Telegram til *Scandinavian Shipping Gazette* er *Oscar Cossulich*, Trieste, afgaaet ved Døden af et Hjerteslag under Forsøg paa at redde sin Søn fra at drukne. Den afdøde var som bekendt Formand for Handelskamret i Trieste samt for *Cossulich Linjen* og for *Molfalcone Skibsværftet*.

POSITIONSLISTE PR. 26. JULI 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Kbh. 22.7.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Gdynia 16.7.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 17.7. til Genoa.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Hook of Holland 24.7.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Alfa*, pass. Cabocawouro 26.7.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Genua 26.7. til Livorno.
s.s. *Amalienborg*, Hansen ank. Penta Arenas 3.7.
s.s. *Anna*, afg. Danzig 17.7.
m.s. *Annam*, Wolf-Jørgensen, ank. Kbh. 17.7.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Wiborg 22.7.
s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Colon 18.7.
s.s. *Argentina*, afg. Rotterdam 14.7. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbh. 25.7. til Mors.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Kbh. 17.7. til Golfen.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Rotterdam 26.7.

s.s. *Askø*, afg. Vejle 26.7.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Vancouver 22.7.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Amsterdam 23.7.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Colombo 21.7.
m.s. *Avance*, Hansen, afg. Danzig 21.7. til Rouen.
s.s. *Axel*, Jensen, afg. Kbh. 15.7. til Godthaab.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
20 JULI 1926.

London	18,34	Madrid	59,50
New York	378,00	Amsterdam	152,00
Berlin	89,90	Stockholm	101,15
Paris	7,90	Oslo	82,90
Antwerpen	8,60	Helsingfors	9,52
Zürich	73,20	Prag	11,20
Rom	12,25	Wien	53,50

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL*Maskin- og Dæksrekvisitter.*Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER**H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

ROTTERDAM

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

*Prins Hendriksgade 57*Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410*Telegr.-Adr.: »Jocofsa«*PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGSTAgent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København Telf. Central 1504

ANTWERPEN

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**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**

SOCIÉTÉ ANONYME

ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

MIDDLES-
BROUGHEtableret 1875. *Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newort, Mon.***GEORGE SCOTT & CO.**STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvninger af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docke, NEWPORT, MON.

NEWPORT,
MON**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.

HAMBURG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

RIGA

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«

LISSABON

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

MONTREAL

A/B LARS KROGIUS & CO., O/Y*Skibsredere og Skibsmæglere.*

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

HELSINGFORS

Telefon: Main 2418-6956 Belair 9216

A. GORDON

Sække, Separerings-Klæde og Presenninger

21, DUKE STREET,

MONTREAL

Representant for: SENDEL & GORDON

B

s.s. *Beira*, Rasmussen, ank. Stettin 25.7.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruf.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgil*, Bang, ank. Stettin 24.7.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Båtskärensås 23.7. til Boulogne.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Brunsbüttel 26.7. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Bodil*, passeret Emden 23.7.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Stettin 21.7.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. San Francisco 25.7.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Botwood N.F. 18.7.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 25.7.
 s.s. *Botnia*, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Hamburg 25.7.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Bratlingsborg*, Christensen, afg. Kalix 23.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Grimsby 21.7.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Stettin 24.7. til Leith.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Brosund*, afg. Lissabon 25.7. til Kbh.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Calais 24.7.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Hamburg 24.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Buenos Aires 24.7. til Rio.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Pedro 23.7. til Hamburg.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Archangel 23.7.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Rochefort 19.7.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, pass. Lindenæs 17.7. paa Rejse til Boston Mass.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Ostende 23.7.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), apk. Abo 26.7.
 s.s. *Dan*, Borck Clausen, ank. Danzig 17.7.
 s.s. *Danefelt*, afg. Yxpila 27.7.
 s.s. *Danemark*, Knudsen, afg. Aden 15.7. til Singapore.
 s.s. *Dania*, i Dok i Helsingør siden 25.7.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Newport News 20.7.
 s.s. *Delaware*, Petersen, i Dok i Kbh. siden 15.7.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Danzig 27.7.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersøe, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Wiborg 20.7.
 s.s. *Ebro*, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Kbh. 25.7. til Danzig.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 17.7.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Grangemouth 23.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kbh. 24.7.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Sutton Bridge 24.7, pass Brunsbüttel 26.6. til Danzig.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. London 23.7.
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Piteå 22.7.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Kbh. 22.7. til Hankipudas.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, i Dok i Kbh.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Trångsund 26.7.
 s.s. *Esbjerg*, Kjær, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Cap le Ueve 24.7.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. London 20.7.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Sharpness 24.7.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. Kbh. 21.7. paa Rejse til Halifax.
 s.s. *Expres*, Falk, Kbh.-Limfjordsstationerne.

F

s.s. *Falken*, Fjeldborg, Rutefart, Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Bangkok 24.7. til Singapore.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. W. Hartlepool 20.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, pass. Gibraltar 21.7. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbh. 20.7.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Wilhelmshaven 25.7.

s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Texas City 22.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. New York 25.7.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbh. 15.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Great Yarmouth 20.7.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Møller, afg. Kbh. 27.7. til Walkom.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Kotka 24.7.
 s.s. *Gerda*, pass. Emden 25.7.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Frederikshavn 24.7. til Rotterdam.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Danzig 24.7.
 s.s. *Gunver*, ank. London 24.7.

H

s.s. *Halfdan*, afg. Havre 26.7. til Kbh.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Hollenau 25.7.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. London 23.7.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Trångsund 11.7.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Rotterdam 25.7.
 s.s. *Harald*, afg. Reval 24.7. til Calais.
 s.s. *Harriet*, afg. Calix 23.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Skellefteå 21.7.
 s.s. *Helga*, ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 22.7.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Grangemouth 23.7.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, ank. Liverpool 23.7.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 20.7.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Dok i Helsingør siden 20.7.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. St. Nazaire 25.7. til Kotka.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Valparaiso 20.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. St. Nazaire 13.7.
 s.s. *Inger*, afg. Barcelona 25.7.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Trångsund 20.7. til London.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, ank. Bremen 24.7.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Kbh. 24.7.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Stettin 24.7.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Norfolk Va. 24.7.
 s.s. *Jenny*, afg. Raumo 24.7.
 s.s. *Johanne*, pass. Ushant 26.7.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Archangel 24.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Huelva 8.7. til New York.
 s.s. *Jungshoved*, Hansen, ank. Kbh. 24.5.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, pass. Perim 20.7. p. R. t. Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 25.7.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Möllersvik 21.7.
 s.s. *Kala*, Andresen, afg. Königsberg 23.7. til Boston.
 s.s. *Karla*, afg. Lisbon 24.7.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbh. 27.7. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Manzanillo 24.7. til Cienfuegos.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Perim 20.7.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Frederikshavn 26.7. til Hull.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Hook of Holland 7.7.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Flensborg 24.7.
 m.s. *København*, Christensen, pass. St. Helena 1.7. paa Rejse til København.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Hollenau 26.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Kbh. 25.7.
 s.s. *Lillian*, pass. Ushant 26.7.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, ank. Kbh. 25.7.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 17.7. til Kbh.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Santos 23.7. til Rio de Janeiro.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnges Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragting og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS
HELSINGFORS**

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KUL-ÅFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

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 } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street } »Lambert»
West Hartlepool, Victoria Terrace }

GLASGOW, 78, St. Vincent Street } »Lambrose»
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street }

HULL, Prudential Buildings »Lambrose»

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } »Lambrose»
Immingham, Dock Offices } Grimsby

SUNDERLAND

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

Direktorer: 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),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:

»Cinema Stars · »Robert L. Cook» · »Hutton» · »Stage

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

J. E. Gransow, Anders Pedersen, Thorelf Hansen,
Nørreag. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House» 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

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

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell»
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUDER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrene»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: *SARTORI*

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbh. 26.7. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kolding 23.7. til Trångsund.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Tsingtao 25.7. til Shanghai.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Danzig 16.7.
 s.s. *Margit*, Johansen, pass. Brunsbüttelsekoog 24.7. til London.
 s.s. *Margrethe*, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Exp.
 s.s. *Marie*, ank. Norrköping 24.7.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 20.7.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Raumo 22.7. til London.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Lissabon 25.7.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Perilland 24.7. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Stettin 23.7.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Kbh. 22.7.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

- s.s. *Nancy*, afg. Rouen 26.7.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Colombo 15.7.
 s.s. *Nautik*, ank. Wiborg 17.7.
 s.s. *Neptun*, ank. Stransay 24.7.
 s.s. *Nerma*, pass. Brunsbüttelkoog 26.7.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Brevik 16.7. til Boston.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenu 27.7.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Hernøsand 26.7.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Yxpila 21.7.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Karachi 14.7. til Alexandria.
 s.s. *N. Z. Ohlsen*, Jensen, afg. Trångsund 21.7. til Poole.

O

- m.s. *Odense*, Køhler, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Tvergaard, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Jacobstad 23.7. til Grangemouth.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 1.7. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Skellefteå 21.7. til Hull.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, henligger i Kbh.

P

- s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Colombo 9.7. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 16.7. paa Rejse til Hamburg.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. New York 22.7.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Hongkong 26.7.
 s.s. *Phœnix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Calais 23.7.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

- s.s. *Randi*, pass. Dover 22.7.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Gibraltar 22.7.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Amsterdam.
 s.s. *Romø*, Hjorth, pass. Holtenu 24.7.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Cardiff 19.7.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Danzig 21.7.
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. New York 21.7.
 s.s. *Seine*, le Barzig, ank. Riga 23.7.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nakskov 12.6.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Majunga 10.7.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Vancouver 21.7. til Osaka.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Delagoa Bay 19.7. t. Kelindine.

- s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Colombo 17.7. paa Rejse til Europa.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lauritzen, pass. Dakar 23.7. paa Rejse til Luderitz.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 25.7.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Kbh. 25.7.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Hernøsand 24.7.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Hull 24.7.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Himango 23.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Esbjerg 27.7. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, pass. Kobbervik 23.7.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Ridham Dock 26.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 25.7.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 20.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 22.7. til Santiago.
 s.c. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Skagen 23.7.
 s.s. *Stella*, afg. Abo 26.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjort, ank. Kovisto 25.7.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 24.7.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Esbjerg 23.7.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Trångsund 18.7.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Siniluoto 25.7.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. St. Vincent 24.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *Taarnborg*, ank. Hull 21.7.
 s.s. *Taarnholm*, afg. Horsens 26.7. til Fredericia.
 s.s. *Taaasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, ank. København 24.7.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 24.7.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 20.7.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. St. Thomas 19.7. til Balboa.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Wladivostock 23.7.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. København 27.7. til Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, afg. Stettin 19.7. til Mersey.
 s.s. *Ulf*, afg. København 26.7. til Danzig.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. København 23.7.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Fowey 16.7.

V

- s.s. *Vega*, Madsen, ank. Lissabon 20.7.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Uleåborg 23.7. til Barry.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 26.7.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. København 25.7.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Sicton N.S. 21.7.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Tyne 25.7.

W

- s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Trångsund 22.7.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Königsberg 25.7. til Heysham.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. St. Domingo City 20.7. til Wil-
 lenstad Currao.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Ushant 21.7.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Laroka 9.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Burntisland 22.7.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

*

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons			
En » » » » » 590 » » » » » 14,000 »			
En » » » » » 490 » » » » » 8,000 »			
En » » » » » 420 » » » » » 4,500 »			

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6909, 6708

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 539

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 SKIBSEART

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

*Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE*



Owners' &

Captains'

Code

*bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
førers Kahyt.*

Pris 13/-

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphllip»

AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING-PROVIANT-STORES
OG TUGBOATS

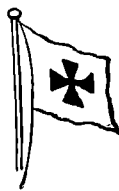
Carlsberg

Export Øl

*slanke Flasker
m. Guld-Etk.*



*Pryder et
festdækket
Bord.*



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow **KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K** Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902
Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

*Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.*

DET FORENEDE DAMPKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr., Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKEFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

*Ulykkesforsikring
af*

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS- ANSTALTEN

PEDER SKRAMSGADE 1 · KØBENHAVN K

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af

PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:
537 & 1221 »Hamdresche

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47

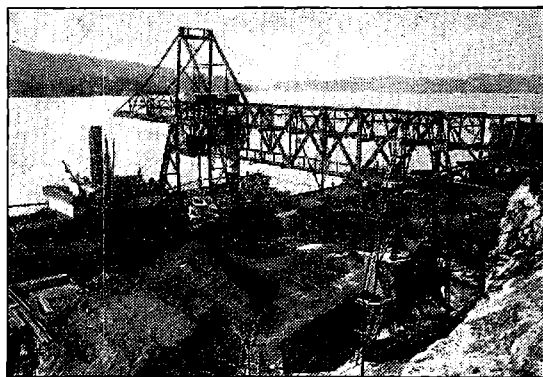


SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central
387-10387

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431-4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074-0432

*Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.*

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 32

FREDAG 6 · AUGUST 1926

33 · AARG

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

STATSBANERNES SMUDSKONKURRENCE

For ganske kort Tid siden paaviste vi her i Bladet, hvorledes De Danske Statsbaner igennem sit Rabatsystem og sin Havnetakst Politik paaførte det private Initiativ indenfor Transportvæsnet en ganske usømmelig Konkurrence.

I Dagbladet *København* for den 2. August er disse Betragtninger yderligere uddybet, haade sagligt og politisk. Den politiske Side af denne Uddybning interesserer os mindre, dog er det naturligvis ikke uden Betydning at faa konstateret, hvor haardt Statsbanernes Smudskonkurrence rammer Samfundets Smaa. Bladet skriver saaledes:

»Definitionen af Socialdemokratiets Valgsprog kan udlægges saaledes:

Frihed bestaar i, at der dikteres de større Firmaer og Virksomheder: »Send alt jeres Gods med Banerne, saa faar I Lettelse i Fragten.«

Lighed bestaar deri, at de Smaa i Samfundet ingen Lettelser kan faa af Staten eller tilsvarende Lettelser, som de Store, og som Følge deraf ingen Eksistensberettigelse har.

Broderskabet deri, at Arbejdet tages fra Arbejderne for Skibsfarten eller de Virksomheder, som konkurrerer med D.S.B., og gør disse brødløse, fordi det ikke taales, at private Erhverv skal eksistere.«

Den faglige Side af vor Kollega's Angreb paa Statsbanernes Politik rummer, som man vil se af nedenstaaende Citat, særdeles interessante Momenter:

»I disse betrængte Tider, hvor Industri, Skibsfart og andre Erhverv ikke kan klare sig og derfor giver Masser af Arbejdsløse, burde det vel nok være Ministeriets Sag at træde hjælpende til for at skaffe saa mange Mennesker Arbejde som muligt eller søge at raade Bod paa Miseren i Stedet for at gaa den modsatte Vej og derved forøge Arbejdsløsheden, for at enkelte store Virksomheder kan lukrere derved, hvilket maaske endda er tvivlsomt, naar Regnskabet bliver gjort op.

Jeg sigter her til Særaftaler, som Statsbanerne har afsluttet med adskillige af de største Virksomheder, hvilke vel nok maa være sket med de Herrers Billigelse, som har sat ovennævnte til Valgsprog. Disse Særaftaler gaar som bekendt ud paa, at den og den Virksomhed faar saa og saa mange Procent Rabat paa Fragterne mod til Gengæld at garantere at forsende saa og saa mange Tusinde Tons med Banerne i Løbet af et Aar.

Hvis nu denne Besparelse i Fragten for de forskellige Virksomheder kom Forbrugerne til Gode, og Statsbanerne ved den forøgede Godstrafik kunde faa Balance paa sit Regnskab, var Tanken jo udmærket, men Trafikministeren synes helt at have overset Planens mørke Punkt.

Dette mørke Punkt — de Grene af Danmarks Erhvervsliv, som lider under den nye Konkurrence fra Statsbanernes Side — er først og fremmest den inden-

landske Skibsfart og — hvad mere underligt — Arbejderne selv.

Skibsfarten har altid manglet Talsmænd her i Landet og har maattet bøde derfor. Hvis nu denne nye Aktion fra Statsbanernes Side blev gjort paa Basis af fri Konkurrence, var det jo i og for sig udmærket alt sammen, men her skal det nok være saaledes, at Banerne optræder som Diktator og dikterer: Den og den Virksomhed skal sende saa og saa mange Tons om Aaret, saa faar de en Reduktion i Fragten paa saa og saa mange Procent, nogle 33½ pCt. andre mindre o.s.v. Efter Sigende er Statsbanerne ude efter flere Virksomheder, det sidste skal saaledes være Brugsforeningerne, som skal have 20 pCt. Rabat o.s.v.

Hvis f. Eks. Jernbanefragterne og Skibsfragterne paa de forskellige Pladser i Landet blev sammenlignet, vilde Skibsfragterne — selv med de af Banerne givne Reduktioner taget i Betragtning — ligge betydelig lavere. Dette skulde synes, at Skibsfartens Chancer for Konkurrence var gode nok, men her ligger Pointet i Banernes Taktik, idet denne gaar ud paa at forlange samtlige Forsendelser til samtlige Pladser i Landet underkastet den nye Aftale.

Der behøves vist næppe nogen Diskussion om, hvilket Tab det betyder for en Virksomhed som f. Eks. Det Forenede Dampskibsselskab, at saa godt som alle Ølforsendelser er taget af Banerne.

Hvad nu Arbejderne angaar, da er det en Kendsgerning, at der alene ved, at disse Forsendelser er gaaet bort fra Skibene er blevet en Masse Havnearbejdere ledige — som saa Staten bagefter skal forsørge. Thi det forholder sig saaledes, at der til det Kvantum, som stables i en Jernbanevogn, hvilket kan udføres af en Mand, skal ca. 4 Mand eller flere til, naar dette lastes i Skib, og tilsvarende for Losning. Altsaa bliver der Arbejde til adskillige flere, naar Godset gaar ad Søvejen, uden at dette betyder dyrere Fragter for Godsafsenderne. Det er saaledes faktisk, at der i de sidste 4—5 Maaned er blevet adskillige Tusinde Havnearbejdere ledige paa denne Konto.

Et tredje Moment, som ogsaa spiller en uhyre Rolle for Samfundet, er den Indtægtsforringelse, som de forskellige Havne i Landet lider under, ved at Godset bliver sendt over Land, en Forringelse, som de fleste Havne, der i Forvejen er bygget for Statens Penge, ikke kan bære i Længden.«

Det er kun glædeligt, at i det mindste et af vore store Dagblade har fundet sig foranlediget til at protestere imod Statens usømmelige Trustpolitik overfor de private Erhverv.

SKIBSFARTENS CHANCE OG FUNKTIONÆRER

Den britiske Kulstrejke har, som allerede omtalt i disse Spalter, skabt et forbigaaende Begær for dansk Tonnage. Antallet af oplagte Skibe er i Øjeblikket saa lille, at man praktisk talt ikke kan tale om Oplægninger. En meget stor Del af den danske Ton-

nage er nu engageret i at slæbe polske Kul til engelske og danske Havne, og denne Beskæftigelse vil antagelig vedvare saa længe, den ødelæggende Strejke opretholdes hos vore Venner paa den anden Side af Nordsøen.

Naar Dansk Skibsfart har været i Stand til at gøre Brug af denne midlertidige Chance, bør det offentligt siges, at dette i ikke ringe Grad skyldes Søfartens fortræffelige Funktionærer. Navnlig har Maskinmestre og Styrmande ved denne Lejlighed indtaget en Holdning, som vidner om en høj social Kultur og Ansvarfølelse. Det vilde have været umuligt for dansk Skibsfart helt ud at udnytte denne beskedne og desværre sikkert kortvarige Chance, var nævnte Funktionærer ikke frivilligt gaaet med til at se bort fra de sædvanlige Opsigelsesfrister. Uden denne elskværdige Gestus fra Maskinmestrenes og Styrmandenes Side, vilde det i mange Tilfælde have været uforvarsligt at løbe den Risiko at lade de oplagte Skibe gaa i Fart igen.

Det er os særlig kært at slaa denne Kendsgerning fast, fordi der fra forskellig Side i den senere Tid har været fremsat det Postulat, at Søfartens Funktionærer kun mødte fjendtlig Kritik fra dette Blads Side. En Usandhed bliver ikke til Sandhed, fordi den gentages, men gentages den tilstrækkelig ofte, vokser Antallet af dem som tror, at Usandheden er Sandhed. Saaledes ogsaa med Skrønen om vor fjendtlige Holdning til Skibsfartens forskellige Funktionærklasser.

Vi har f. Eks. ved forskellige Lejligheder talt Styrmandenes Sag og anerkendt deres Loyalitet og Dygtighed, og det kan derfor ikke andet end smerteligt

overraske en at finde følgende Udtalelse i Juli-Numret af »Medlemsblad for Dansk Styrmandsforening«:

»Om ca. tre Fjerdingaar udløber vor Overenskomst. Hvorledes Forholdene til den Tid er, kan ingen vide. Derfor bør vi forberede os paa alle Eventualiteter. I Dansk Søfarts Tidende«, som maa anses for at være Redernes Talerør, har vi i Vinterens Løb set Spidsartikler, der udtaler Nødvendigheden af, at Besættningens Hyre i danske Skibe nedsættes klækkelig, og vedkommende Forfatter har endogsaa opstillet Sammenligninger mellem Lønningerne i danske og udenlandske Skibe. At hans Sammenligninger ikke kan staa for saglig Kritik, ved vi jo alle, saa Kommentarer er overflødige, derimod vilde det have været paa sin Plads at bede ham for Fremtiden interessere sig mere for Skibenes øvrige Udgifter, af og til mindes Besættningernes Duelighed og Loyalitet, Skibenes Bemanding og ganske lejlighedsvis da danske Skibes Dybgaende i fremmede Havne. Om dette kan der nok skrives en hel Del, som er langt mere interessant end hans gamle Traver om Hyrerne.«

Alle anstændige og ansvarsbevidste Mennesker vil sikkert det samme: Være med til at skabe den størst mulige Lykke for det størst mulige Antal Mennesker. Man er enig om Maalet, det er om Midlerne og Vejen, der hersker Uenighed. Og mener Styrmandene, at Midlerne og Vejen gaar igennem et langt højere Lønningsniveau end vore nærmeste Konkurrenters, ja, saa bliver de maaske salige i den Tro, men Dansk Skibsfart styrer saa, efter vor ringe Mening, paa de permanente Oplægnings dødbringende Skær.

DEN DANSKE HANDELSFLAADENS STØRRELSE VED BEGYNDELSEN AF 1926

I det danske Skibsregister, der omfatter alle danske Skibe — bortset fra Krigsskibe og enkelte andre Staten tilhørende Skibe — af en Størrelse paa mindst 20 Brutto-Registertons, var der den 1. Januar 1926 indtegnet ialt 1,875 Skibe med en Bruttotonnage paa 1,117,000 Reg. Tons og en Nettotonnage paa 679,200 Reg. Tons. Vægten af de Ladninger foruden Skibskul m. v.), som Skibene kan indtage (Dødvægttonnage), kan anslaaes til 1,488,000 D. W. T. (à 1,016 kg). — I de anførte Tal er ikke medregnet Lægtene, Pramme og andet flydende Materiel uden eget Fremdrivningsmiddel.

Nedenstaaende Tabel indeholder en Fordeling mellem de to Hovedgrupper af Skibe indenfor Handelsflaaden: Damp- og Motorskibe uden Sejl og Sejlskibe med og uden Hjælpemotor; desuden er særligt udskilt det store Antal af Sejlmotorskibe, der benyttes til søgaaende Fiskeri o. l. For Antallets og Bruttotonnagens Vedkommende er tillige anført Tallene i hvert af de foregaaende tre Aar. Tabellen viser, at Dampskibe og Motorskibe uden Sejl omfatter 92 pCt. af den samlede Bruttotonnage, Sejlskibsflaaden (med og uden Hjælpe-

motor) omfatter 7 pCt., medens ca. 1 pCt. falder paa de Fartøjer i Fiskerflaaden, hvis Tonnage er mindst 20 R. T. br. Damp- og Motorskibsflaadens Tonnage var 34,500 R. T. større ved Udgangen end ved Begyndelsen af Aaret 1925, medens der for Sejlskibsflaaden var en Nedgang paa 8,900 Bruttotons. Sejlskibsflaaden formindskedes fra Aar til Aar, medens Damp- og Motorskibsflaadens Tonnage hvert Aar bliver forøget; i 1924 var Forøgelsen særlig stor (62,600 R. T. br.), medens den i 1923 var mindre end 1925.

Forøgelsen i 1925 paa 34,500 R. T. br. i Tonnagen for Damp- og Motorskibsflaaden er fremkommet som

	Dampskibe		Motorskibe ud. Sejl	
	Antal	Reg. T. br.	Antal	Reg. T. br.
Nybygninger	18	21,433	5	15,770
Køb fra Udlandet af brugt Tonn. 16	13,976	3	1,938	
Ombygning; Ommaaling	—	1,470	2	97
Tilgang ialt....	34	36,885	10	17,805
Salg til Udlandet af brugt Tonn... 14	14,233	3	719	
Forlis	1	1,299	—	—
Ophugning	4	3,901	—	—
Afgang ialt....	19	19,433	3	719

Skibe over 20 Bruttotons:	Antal Skibe			
	1925	1924	1923	1922
Dampskibe	659	644	623	622
Motorskibe uden Sejl	97	90	79	67
Sejlmotorskibe undt. til Fiskeribr. 508	475	440	402	
Sejlskibe	285	338	396	489
Handelsflaaden ialt....	1,549	1,547	1,538	1,580
Sejlmotorfartøjer til Fiskeribrug .. 326	301	297	297	

Ved Udgangen af Aaret	Registertonnage brutto			1925 D.W.	1925 R.T. netto
	1925	1924	1923		
	840,889	823,437	770,206	1,084,600	494,334
	186,516	169,430	160,059	281,400	117,777
	39,151	39,583	39,525	60,000	28,522
	40,212	48,658	60,413	80,944	34,947
	1,106,768	1,081,108	1,030,203	1,488,000	675,580
	10,225	9,378	9,341	—	3,662

Resultat af den i foranstaaende Oversigt angivne Til- og Afgang i Skibsregistrene i Løbet af Kalenderaaret 1925. Nettoforøgelsen fordeler sig omtrent ligeligt mellem Dampskibe og Motorskibe, men Tallene for Tilgang og Afgang er langt større for Dampskibene, fordi

der foregaar en ret betydelig Omsætning af brugt Dampskibstonnage, medens Motorskibene kun i sjældnere Tilfælde er Genstand for Køb eller Salg overfor Udlandet.

To Trediedele af den som Nybygninger registrerede (Fortsættes Side 528).

DANSK SKIBSFART

AF SKIBSREDER R. A. ROBBERT

(Af et Foredrag holdt paa Hindsgavl under »Norden« Aarsmøde.)

(Fortsat fra forrige Nr.)

Efter 1820 gik det igen smaat men jævnt fremad og opad til Trods for den skarpe fremmede Konkurrence, og i Trediverne faar Danmark igen en Række Skibe i Fart, ikke alene paa de nordeuropæiske Lande, men ogsaa paa Middelhavet, hvorfra bl. a. hentedes mange Ladninger Sydfrugter, som fordeltes herfra til Østersølandene. Endvidere gik danske Skibe igen til Ostindien, og nu var det hovedsagelig Ris-laster, som hjemførtes, ligesom mange Kaffelaster toges hjem fra Brasilien dels til det danske Marked, dels til Re-Eksport. Omkring 1840 var København en By paa ikke mere end ca. 150,000 Indbyggere, hvoraf de ældre havde oplevet de herlige Tider for dansk Skibsfart og Handel i Slutningen af det forrige og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, hvorefter den lange Række mørke Kampe kastede sine Skygger over Landet, medførende bl. a., at den i København hjemmehørende Handelsflaade i 1845 ikke bestod af mere end 251 Skibe med knap 29,000 Tons Drægtighed, og i Provinshavnene var det ikke en Smule bedre.

Dampskibet revolutionerer Skibsfarten.

Omkring dette Tidspunkt begynder en fuldkommen Revolution at manifestere sig ved Dampskibets Fremkomst i større Antal paa Havene. Omendskønt mange andre paa tidligere Stadier havde eksperimenteret med at benytte Dampen til Fremdrivning af Skibe, forbavsede Robert Fulton Verden med i 1807 at besejle Hudson Floden med Hjuldampskibet »Clermont«, og fra den Tid maa man regne Dampskibsperiodens Begyndelse, men det gik kun langsomt med Indførelsen af dette nye Befordringsmiddel her i Europa, medens der i 1812 allerede var et halvt Hundrede Dampskibe i Fart paa de amerikanske Floder. Først saa sent som i 1838 foretog et engelsk Dampskib Rejsen fra Europa til Amerika udelukkende ved Dampkraft, men mindre Fartøjer med kombineret Damp- og Sejlkraft havde allerede Aar i Forvejen været i Anvendelse, ogsaa i de kortere Farter. For Danmarks Vedkommende er det første Dampskib, vi faar »Caledonia«, som ankom hertil i 1819, og det vakte ved sin Ankomst uhyre Opsigt. Folk strømmede i Massevis ned til Havnen, og mange rystede vantro paa Hovedet og havde slet ikke Forstaaelsen af, at Dampskibets Tilsynkomst indvarslede en ny Tid. Skibet satte i regelmæssig Fart mellem København og Kiel, anløbende Møen, Falster og Lolland. Under normale Forhold varede Turen ca. 36 Timer, altsaa ingenlunde nogen ringe Præstation, og Billetter kostede paa 1. Kahyt 16, paa 2. Kahyt 8 Rigsdaler. Der gaar Aar, inden Danmark faar flere Dampskibe, da der navnlig fra Regeringsside er en vis Animositet mod at benytte dem i indenrigs Post- og Passagerfart. I 1828 var man kun naaet til at have 4 Dampskibe med fast Trafik paa København, og disse Ruter var til Jylland, Gøteborg, Kristiania, Kiel og Lübeck, men Sejlskibsflaaden forøges med mange værdifulde Skibe, og jeg skal fra den 2. Fjerdedel af forrige Aarhundrede nævne Firmaer som Broberg, Heering, Jacob Holm, Melchior og Puggaard, om hvis Navne der staar Glans og Hæder. Det var blandede Handels- og Rederi-Firmaer, mange herlige Skibe havde de, og de befo'r Alverdens Have. Glemmes maa heller ikke de prægtige Fregatter og andre store Skibe, som sejlede fra de sønderjydske Byer, navnlig Sønderborg og Flensborg ej heller Dragør, Helsingør og Fanøskibene, Marstallerne og Thurinerne, af hvilke de to sidstnævnte nok er af mindre Størrelser end de førstnævnte, men de var velkendte og søgte overalt. Nu er Marstallerne og Thurinerne omtrent ene tilbage om at repræsentere den danske Sejlskibsfart og fører en haard Kamp for Tilværelsen, skønt de drives meget økonomisk og sejles af nogle af Verdens bedste Søfolk.

I en lang Aarrække var Dampskibene ikke i Stand til at fortrænge alle disse stolte Sejlere, men Udviklingen gaar jo sin Gang, og i Løbet af den sidste Fjerdedel af forrige Aarhundrede bukkede langt de fleste under i Kampen mod den sejrriige Maskinkraft.

Dampskibsselskaberne opstaar.

Saa sent som i 1855 var der kun 12 Dampskibe hjemmehørende i København, 25 i hele Kongeriget paa tilsammen godt 1,000 Læsters Drægtighed, 1,668 Hestekræfter, men i de efterfølgende Aar kommer der Fart i Tingene. Skibsdrift gaar efterhaanden over til Aktieselskabsformen, idet de store Kapitaler, som kræves til Anskaffelse af Dampere kun rent undtagelsesvis kan overkommes af det enkelte Firma eller Enkeltperson. Vort betydeligste Dampskibsselskab (D.F.D.S.) — som ikke alene alle vi, der er forsamlet her, kender, men som er kendt over hele Europa og i Nord- og Sydamerika, blev stiftet i 1866 med en Aktiekapital paa 800,000 Rigsdaler ved en Sammensmeltning af 3 ældre Rederier, nemlig Koch & Henderson med 4 Dampere i Drift og 4 under Bygning i England, H. P. Prior's Rederi med 9 Dampere og det af C. P. A. Koch ledede Aktieselskab, »Det almindelige danske Dampskibsselskab« med 3 Dampere. D.F.D.S. begyndte sin Virksomhed den 1. Januar 1867 med 20 Dampere. Største Delen af disse

Skibe var Hjulbaade, og jeg skal her oplyse, at det første Skruedampskib anskaffedes her til Landet i Midten af Halvtredserne af C. P. A. Koch. Saavel denne Mands som H. P. Priors og C. A. Brobergs Navne skal særlig nævnes i Forbindelse med Dannelsen af D.F.D.S., og desuden naturligtvis C. F. Tietgen, den geniale og fremragende dygtige Leder af Privatbanken. Disse og andre gode danske Mænd saa klart, at Tidens Løsen var Sammenslutning og Styrke i Stedet for spredt Kappestrud, og Selskabet voksede sig gennem de skiftende Tider op til at blive af Verdensformat. Allerede efter 25 Aars Forløb var Selskabets Flaade vokset fra 20 Skibe med en Tonnage af ca. 6,500 Tons til 104 Skibe maalende over 67,000 Brutto Reg. Tons, og dets Ruter spændte over hele Europa. Senere udvidedes Ruterne til Nordamerika, Argentina og Brasilien, og ved Udgangen af 1925 talte Selskabets samlede Flaade 114 Dampskibe (heri indbefattet 10 Bugsefartøjer), 7 Dieselmotorskibe, 1 4-mastet Bark, 14 søgaaende Lægtre, 46 dækkede Pramme og 1 Kulelevator med en samlet Brutto Register Tonnage af 226,208 Tons. I Tredserne og Halvfjerdserne startedes flere andre Dampskibsselskaber, bl. a. de Kærboeske og L. H. Carls Rederier og Selskabet »Danmark« her i København, desuden Selskabet »Norden« i Helsingør, startet af den kendte og dygtige Mads Holm. Fra 1880 og fremefter til vore Dage har det heller ikke skortet paa Initiativ, men blandt de mange velkendte Selskaber skal jeg ikke nævne noget specielt udover Østasiatisk Kompagni, der jo, som bekendt, er et kombineret Handels- og Rederi-Aktieselskab, og jeg skal indskrænke mig til at omtale dets Rederivirksomhed.

Motorskibets Fremkomst.

Fra en beskeden Begyndelse i 1897 med en enkelt Damper arbejdede Selskabet sig efterhaanden ved enestaende Fremsynethed, Energi og Klogskab frem til sin nuværende fine Verdensposition. Sjælen i det gigantiske Foretagende, som Ø.K. har udviklet sig til, er Etatsraad H. N. Andersen, hvis Dygtighed er saa kendt, at jeg ikke behøver at dvæle ved hans Fortjenester; men hans Navn vil til sene Tider blive særlig erindret ved, at det var ham, der indførte Dieselmotorskibet i Langfarten. Modig og resolut betroede han et dansk Værlt at bygge 3 saadanne Skibe, af hvilke »Selandia« paa 2,500 H.K. var det første. Mange stillede sig meget skeptisk overfor denne nye Type for Fremdrivning, men Skibet bestod med Glans sin Prøve, og dens første Tur ud til Østen og tilbage vakte betydelig Opsigt overalt i Søfartskredse og fulgtes med levende Interesse. Danmark er saaledes Foregangslandet med Hensyn til de store søgaaende Motorskibe, og i Løbet af de efterfølgende Aar byggede Ø.K. igen en anelig Række Skibe, alle ved danske Værfter og næsten udelukkende Motorskibe, og disse gik deres Sejrsgang paa Verdenshavene, førende Splitflag, ligesom det gamle Ostindiske Kompagnis stolte Sejlere. Ved Udgangen af 1925 bestod Ø.K.s Flaade kun af Motorskibe, nemlig 21 maalende 116,427 Br. Reg. Tons foruden det kombinerede Sejl- og Motorskib »København«, som laster 5,100 Tons, Verdens største Skib i sin Art, et prægtigt femmastet Fartøj, som det er en Fryd for Øjet at se under fulde Sejl. Ogsaa Forsamlingen her har stiftet Bekendtskab med et af Ø.K.s Motorskibe, nemlig »Fionia«, og De vil sikkert indrømme, at det er Tip-Top Kram helt igennem. Mødtes Ø.K.s Tanke med de store søgaaende Motorskibe, som før bemærket, med Skepsis, da er dette nu et forlængst tilbagelagt Stadium. Navnlig Englænderne var længe om at opdage Motorskibets Fordele fremfor Dampernes, men de seneste Aar har overalt bragt et saadant Opsving i Bygningen af Motorskibe, at der de fleste Steder, hvor store Skibe bygges, nu sættes flere Motorskibe end Dampere, og det er en stolt Følelse af os Danske at være Vidne til denne Fremgang, navnlig fordi langt den overvejende Del benytter de danske Burmeister & Wain Typer.

Handelsflaadens nuværende Standpunkt.

Hidtil har jeg forskaanet Forsamlingen for større Tal-mængder, men jeg vil nu give Dem nogle faa. Som jeg nævnedes for lidt siden, bestod Landets Dampskibsflaade i 1855 af kun 25 maalende lidt over 2,000 Tons, medens Kongeriget (d.v.s. Hertugdømmerne ikke medregnet) samlede Handelsflaade bestod af lidt over 2,500 Skibe, maalende knapt 62,000 Kommercelæster eller ca. 125,000 Tons. I de mellemliggende Aar indtil nu har fundet en rivende Udvikling af Handelsflaadens Sted, og det tilsvarende Tal var pr. ultimo 1925 ifølge den for nylig udkomne Opgørelse vokset til 2,074 Damp-, Motor- og Sejlskibe, maalende 1,130,169 Br. Reg. Tons for hele Kongeriget, incl. Færøerne, altsaa en Tilvækst i de sidste 70 Aar paa over 1 Million Tons. Specifikationen ser saaledes ud:

Danmark ejede af		
Dampskibe	670	med 844,148 Br. Reg. Tons
Motorskibe	972	- 239,482 —
Sejlskibe	432	- 55,539 —
		1,139,169 Br. Reg. Tons

(Fortsættes Side 522).

PRØVETUR MED ET NYT MOTORSKIB TIL WILH. WILHELMSSEN

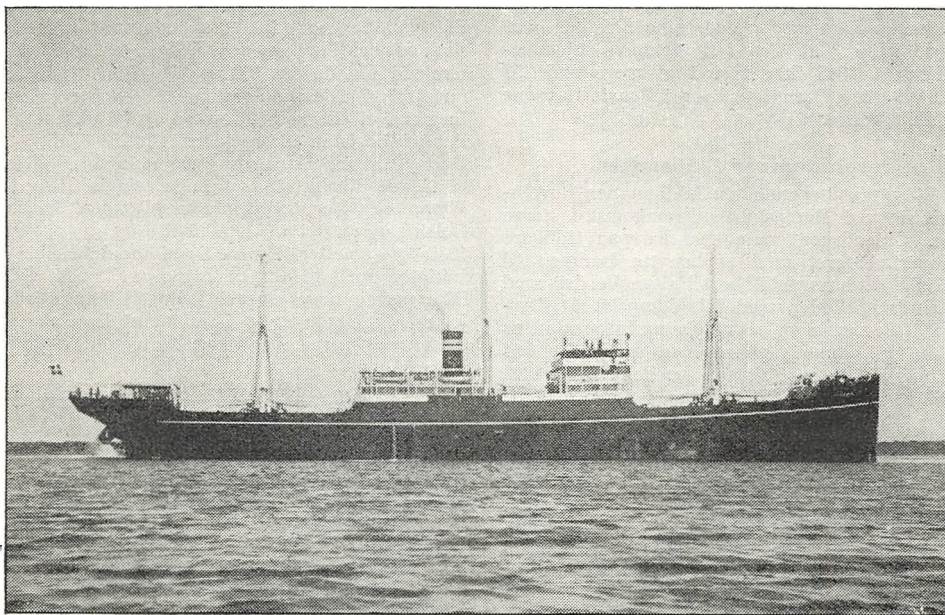
Odense Staalskibsværft afholdt Lørdag den 31. Juli 1926 en vellykket Prøvetur med Værftets Nybygning Nr. 23, Motorskib »Toledo«, der ved denne Lejlighed blev afleveret til Rederiet *Wilh. Wilhelmsen*, Oslo, bestemt for dettes Mexico-Linie.

Skibet er bygget som 1. Klasses Lastdieselmotorskib med smukke Linier, og Hoveddetaillerne er følgende:

Dimensioner:	
Længde mellem P. P.....	375'.
Bredde moulded	52'3
Dybde moulded til Hoveddæk.....	29'7.

Mandskab er indrettet agter i Poopen i Tomandskamre med separat Messe for Matroser og Smørere, samt Bade- og Vaskerum og W.C.s.

Maskineriet bestaar af et Enkeltskruer 6-cyl. Dieselmotoranlæg af Burmeister & Wain's originale Fabrikat, Krydshoved Type 6,300-S. med Cylinderdiameter 740 m/m × Slaglængde 1,500 m/m i Stand til under normal Gang i Søen at udvikle 3,000 I.H.K. ved 105 Omdrejninger pr. Minut, der skulde give Skibet en Fart af ca. 11¼ Knob lastet. Baaden er udstyret med rigeligt Hjælpemaskineri.



Bæreevnen er ca. 7,100 Tons paa et Dybgaende af ca. 24'. Skibet har 2 gennemløbende Dæk med Poop, Bro og Bak og er bygget til højeste Klasse i British Lloyd + 100 A. 1. Det har 5 store Luger og er udstyret med 13 elektriske Spil og elektrisk Ankerspil, leveret fra *Th. B. Thrige*, Odense, 15 Bomme, hvoraf 1 paa 25 Tons, og elektrisk Styremaskine. Skibet er helt igennem udstyret med elektrisk Lys og har Fryseanlæg for Proviant, udgaaet fra *Th. Sabroe's* Fabriker, Aarhus.

Midtskibs er indrettet meget smukke Beboelsesrum for Kaptajn og Officerer, ligesom der forefindes en stor Salon samt 4 rummelige Passagerlukafer og Rederlukaf, alle meget smukt udstyret, samt de nødvendige Badeværelser og Toilettrum. — Lukafer for

I Prøveturen deltog som Rederiets Repræsentanter Hr. Overinspektør *Wang* og Hr. Kaptajn *Kjørbo*, Hr. Direktør *Overgaard* fra A/S. Burmeister & Wain, Ingeniørerne Hr. *Jac. v. Rosen* og Hr. *Kruhøffer* fra Lloyd's Register of Shipping, Hr. Ingeniør *Tuxen* for Norsk Søkontrol, Repræsentanter for Pressen samt en Del Gæster.

Prøveturen fandt Sted i Kattegat mellem Fyens Hoved og Samsø og forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og efter endt Prøvetur returnerede Skibet til Odense. — M.s. »Toledo« skal føres af Kaptajn *Aarvig*.

Dette er det fjerde Dieselmotorskib, Odense Staalskibsværft har bygget til Rederiet *Wilh. Wilhelmsen*, Oslo.

(Fortsat fra Side 500).

hvilket er en lille Forøgelse i Løbet af Aaret 1925, som forøvrigt af mange af vore Rederier blev benyttet til at skille sig af med en hel Del gammel og umoderne Tonnage. I Krigsaarene mistede Danmark op imod 200,000 Br. Reg. Tons Damp- og Motorskibe, hvoraf over Halvdelen i 1917, men i Løbet af 2-3 Aar var Tabet ikke alene genoprettet, og overvejende med nye Skibe, men betydeligt overstøjet, og stort set tør det roligt siges, at den danske Handelsflaade for Nærværende er fortrinlig i kvalitativ Henseende, ligesom den, uden at jeg vil rose os selv, er bemanded med Folk, der ikke staar tilbage for nogen Nations. Vi har jo Aarhundreders, ja jeg kan sige, Aartusinders Tradition og Træning, og efterhaanden som Konkurrencen skærpes — og den er, som det turde være tilstrækkelig velkendt, netop nu saa knivskarp som nogensinde, er det en Livsbetingelse for en søfarende Nation at have det bedste Materiale og de bedste Besætninger.

Skibsfartens Betydning for Samfundet.

Et Lands Søfart er af uvurderlig Betydning for dets Økonomi, thi ikke alene giver Søfarten Brødet til en stor Mængde Mennesker, for vort Vedkommende mange Tusinde, baade direkte og indirekte, men Søfarten tilfører ved sin Virksomhed, særlig ved Sejlads mellem fremmede Nationer, sit Land store Kapitaler, som det ikke altid er let at faa Øje paa, men som der dog faktisk bør regnes med. Jeg skal her nævne, at de danske Damp- og Motorskibes Brutto Indsejling (altsaa Sejlskibene ikke medregnet) i Udenrigsk Fart

er bleven opgjort til godt 272 Millioner Kr. for 1924, medens Brutto Indsejlingen for 1925 anslaaes til knap 225 Millioner, altsaa rundt regnet 50 Millioner Kr. mindre, hvilket dels har sin Aarsag i Kronestigningen, dels i de lavere Fragter, som herskede i 1925, men det maa staa enhver klart, at saadanne Tal betyder noget i et Lands Handelsbalance. Det er ikke alt, der direkte kan regnes ud i Kroner og Øre eller Pounds, Shillings and Pence, og især Skibsfartsindtægter løber igennem Samfundsorganismen ad mange mere eller mindre haandgribelige Veje. Som jeg sagde i min Indledning, det vilde se sort ud for os, hvis det kunde tænkes, at Interessen for vor Skibsfart skulde blive lunken, og det samme gælder for enhver søfarende Nation. Her i denne Forsamling er der Repræsentanter for fremragende Søfartsnationer, og hvorledes vilde vore Lande have været stillet under den sidste store Krig, hvis vi ikke havde haft vore Handelsflaader til at besøge vore Landes Tilførsler og kunnet bortfragte en Del af den til de store Nationer, der førte Krigen, for at opnaa Fordele paa anden Maade, rent bortset fra den udmærkede Betaling Rederierne direkte fik.

Aim. Betragtninger.

I Søfart gaar det altid op og ned, Fragtmarkedet er lige-saa lunefuldt og omskifteligt som Havene, hvorpaa Skibene færdes, og er Skibsfarten end for Tiden inde i haarde og vanskelige Tider, saa vil der dog komme Lysning igen. Lad os haabe, at den ikke er for langt ude i Kimminger!

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 3. August 1926

Det gaar alligevel ikke saa let med at komme til en Ordning i Kulkonflikten, men alle Beretninger tyder alligevel paa, at det nu skal være Slut. — De forskellige Arbejdsledere vil have en saa hæderlig Overenskomst som vel muligt og kæmper en fortvivlet Kamp for, hvad de mener er retfærdigt og moralsk forsvarligt, medens Modparten ogsaa handler ud fra et business-Standpunkt. — En Gang maa Striden vel ende, men før vi ved af det er ogsaa August Maaned gaet, og noget regulært Fragtmarked faar vi saaledes ikke de første Par Maaneder.

Alt, hvad der hedder Korn- og Foderstofmarkeder er meget sløjt, og de store Forhaabninger til la Plata er igen, men forhaabentlig kun foreløbig, gjort til Skamme. — Nord Amerika er endnu nogenlunde, men mangler dog Prikken over I'et, for at det kan siges at være godt, og de andre oversøiske Markeder, Donau og Middelhavet har meget at indhente. — Størst Efterspørgsel er der i Nord- og Østersøen, men de korte Rejser giver ikke tilstrækkeligt Udbytte, og kan heller ikke sysselsætte mere end et begrænset Antal Baade, og desværre kun i en kort Tid af Aaret.

Strejker og Ophobning af Tonnagen saavel paa Kulpladserne som i Lossehavnene gør, at Markedet ikke er helt oversvømmet, men det mærkes dog snart, naar der er en Del nødlidende Baade, og der behøves et større Virkefelt end netop Nord- og Østersøen.

TRÆLASTMARKEDET

Det er begyndt at tynde ud i de prompte Ladninger fra Østersøen, og Befragterne er mere og mere tilbøjelige til at udsætte Befragtningen i Haabet om lavere Rater senere hen. — Saa længe Kuludskibningen fra Østersøhavnene og Nordsøhavnene kan fortsætte i det hidtidige Tempo, er der ingen Grund til at vente lavere Rater, og selv naar England ikke behøver at importere Kul fra andre Lande, skulde Raterne kunne holdes oppe paa det nuværende Niveau. — Nogen større Fortjeneste er der ikke i Østersøeraterne, naar Baadene i de fleste Tilfælde maa returnere i Ballast, og Bunkerpriserne stadig stiger, ligesom Ekspeditionerne i alle Havne har en Tilbøjelighed til at slappe af, og nogen Ophobning af Tonnage maa der regnes med. — Pulpwood fra Sydfinland til Holland holdes konstant i Hfl. 21/22, DBB i ca. Hfl. 22/23. — Pulpwood: Sydfinland/Calais noteres kun i 36/6d., medens Danzig/Calais har betalt 40/-, men Ekspeditionen og Udgifterne er større i Danzig og Indtagendet mere uberegneligt. — Props til Østkyst England, Wales og Skotland udbydes rigeligt, og til Rater som ser fristende ud, men et Mindreindtagende paa 10 pCt. under det normale er ikke ualmindeligt. Björkö/Grangemouth byder 41/- til 41/6d., Østkysten omkring 45/-, 46/- fra Midtsverige, og Leningrad/E.C.C.P. 42/6d.

Der er bl. a. sluttet: 1,050 Std. DBB Wasklot/Sharpness, 48/-, 3/- Losning, Baltwood. 1,800 Favne Leningrad/E.C.U.K., 42/6d. 1,300 Favne Leningrad/Amsterdam, 38/-. 700 Std. DBB Riga/Manchester, 50/-. 600 Std. DBB Danzig/Cardiff og Swansea, 55/-. 600 Std. DBB Kotka/Ostende, 38/-. 700 Std. DBB Trångsund/Antwerpen, 40/-. 460 Std. DBB Wasklot/Antwerpen, 44/-. 600 Std. DBB Mo/Bristol, 56/3d. 1,050 Std. DBB Wiborg/Grimsby, 43/- plus 4/-, Baltwood.

Hvidehavet har taget nogle faa Baade til forbedrede Rater, og Canada noterer højere, men meget faa Slutninger rapporteres.

KUL, KOKS ETC.

Selv Kokseksporten fra London er nu ophørt, og det lader til, at England kan bruge al det Brændsel, som andre Nationer kan undvære. Det maa blive dyre

Kul for Industrien og Hjemmene, men mon ikke Priserne paa Englands Kul og Koks — naar Landet igen bliver Leverandør til de, der har hjulpet i en snæver Vending (om end ikke gratis eller uegennyttigt) — bliver netop saa store, at de dækker en Del af den Overpris, som nu er betalt? Paa en eller anden Maade kommer vi nok til at betale; Krigsomkostningerne skal i hvert Fald ind igen. Et Rygte vil vide, at England har sikret sig Polens Kuleksport, og at andre Landes Kontrakter fra Polen bliver annullerede. Det er ikke smaa Kvanta her er Tale om. Nogen Mangel paa Brændsel i de skandinaviske Lande er der vist ikke Fare for, men enkelte Byer og Landsdele begynder at indskrænke Fabriksdriften, og dette kan være alvorligt nok.

Riga/E.C.U.K. noterer 8/6d., W.C. 10/-, 10/6d., Danzig/København ca. 8/-, U.K. 9/- og 11/-, Stettin og Königsberg noget lignende og Elb-Havnene og Rotterdam forholdsvis mindre. En uhyre Masse Baade er sluttet og mange søges endnu, saavel for prompt som senere Lastning.

MIDDELHAVET ETC.

Rotterdam/Algier har betalt 10/3d. for 3,000 Tonner, Alexandria 11/6d., Malta 10/-, og der er ingen større Forandring i Noteringerne, men heller ikke nogen videre Fart i Befragtningerne, sammenlignet med den Rigelighed af Ordre, der udbydes, hvilket tyder paa, at Raterne er for daarlige og de hjemgaaende Ladninger ligesaa. Til Frankrig har der i den senere Tid været en god Opgang i Fragterne for Fosfat, men dette siger ikke meget som Helhed, og Hovedparten af Tonnagen i denne Fart er fransk. Frugt fra Spanien noteres i omkring 20/- til 21/- Basis 100,000 cbfd., og Alexandria forsøger at faa Tonnage over de første 3 à 4 Maaneder til 9/3d. til 9/6d. pr. 60 cbfd. Sortehavet er uforandret, og Donau, der ikke i lang Tid har taget Tonnage, indikerer ca. 17/6d. U.K./Cont., 20/- til 3 danske Havne, August/September.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Befragtningerne har i den sidste Uge været nede paa et Minimum, og selv for Kul til U.K. er der ikke længere nogen større Tonnage. For Lastning midt i August er der sluttet til Rater fra 16/- til 14/6d., September 13/9d. Italien, Øerne og Syd Amerika har taget mange Baade til varierende Rater, f. Eks. er betalt fra 3.85 Dollars op til 4.20 Dollars til Vestitalien, 18/-, 18/6d. til Alexandria, Øerne 17/-, Santos 17/3d., Buenos Aires 18/-, 18/6d. Fra Montreal gøres saa godt som intet. Gulfen faar en Del Baade for Korn, pitchpine o.s.v. til relativt billige Penge og Cuba/U.K. er gjort fra 20/- til 22/6d.

Nord Pacific er passiv.

SYDAMERIKA

Kul ud fra Rotterdam til Buenos Aires gøres fremdeles til 14/- til 15/-, men da det hjemgaaende Marked har faaet et hurtigt og uventet Tilbagefald, skulde disse Laster snart være 2 à 3 shillings mere værd. Fra 30/-, som forresten vistnok kun er opnaaet i et enkelt Tilfælde — er Raten dalet til 25/- à 26/- med endnu mindre Efterspørgsel.

Aarsagerne er vistnok mange, men vanskelige at faa Rede paa, og de Redere, der partout skal til La Plata, maa tage Chansen som saa ofte før.

ØSTEN

Af Afslutninger bemærkes:

Rangoon/Antwerpen-Hamburg, 26/9d. September, Dalney/p. ports, 23/9d., Esbjerg 25/-, September. Mauritius/U.K., 23/6d., September.

(Fortsættes Side 524)

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENINGS AARSGENERALFORSAMLING

(Fortsat fra forrige Nr.)

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for S. Andreasen og J. E. Damkier Petersen, hvis Mandater er udløbet, og Knakkergaard, der er afgaaet ved Døden.

S. Andreasen og J. E. Damkier Petersen genvalgtes enstemmigt, og Skibsreder R. H. Østermann, Marstal, valgtes ligeledes enstemmigt til Medlem af Bestyrelsen.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1926.

De afgaaede Revisorer, R. P. Petersen og A. E. Rasmussen, genvalgtes enstemmigt.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Valg af Stedet for Afholdelsen af den ordinære Generalforsamling i Aaret 1927.

Formanden: Bestyrelsen har ment, at der kunde være Grund til at gaa over til kun at holde Aarsgeneralforsamling i enten Marstal, Svendborg eller Rudkøbing. De tre Steder ligger centralt, saa at Rejsen dertil for de udenforboende ikke bliver saa dyr.

Dirigenten: Der kan jo kun blive Tale om en Generalforsamlingsbeslutning om denne Sag, en Beslutning, der gælder, indtil anden Beslutning vedtages. Jeg henstiller, at Generalforsamlingen giver Bestyrelsen Bemyndigelse til at lade de kommende Generalforsamlinger afholde skiftevis i Marstal, Svendborg og Rudkøbing.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Bestyrelsen denne Bemyndigelse.

Det vedtoges derpaa enstemmigt at afholde den ordinære Generalforsamling i Aaret 1927 i Svendborg.

Sekretærposten.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var: Eventuelt.

Formanden: Det vil være de Herrer bekendt, at Kaptajn Minor Rasmussen har opsagt sin Stilling som Foreningens Sekretær. Oprindelig var det hans Hensigt at fratænde allerede i Morgen, men efter Henstilling til ham er han indgaaet paa at ville vedblive i Juli Maaned, eventuelt, hvis det skulde knibe med at skaffe en Stedfortræder, lidt længere. (*Sekretæren:* Det har jeg ikke tilstaaet.) Saa maa Sekretæren undskylde min Fejltagelse.

Det er jo et kildent og kedeligt Spørgsmaal. Vi havde allesammen gerne beholdt Kaptajn Rasmussen som Sekretær. Han er ved de mange Aars Erfaring kommet fuldstændigt ind i de forskellige Forhandlinger, vi har haft og fører, og har deltaget med Iver og Energi i maangt og meget af det Arbejde, som har foreligget. Det vil være ganske umuligt for en ny Mand straks at sætte sig ind i de Forhold, som foreligger, men vi er nødt til at have en ny Mand.

Vi havde tænkt os at opslaa Pladsen ledig ved Annonce i *Dansk Søfarts Tidende*. Med Hensyn til forskellige Ting vedrørende Stillingen deriblandt Gageforholdene vilde vi gerne have, at Generalforsamlingen talte et Ord med, saa at vi f. Eks. fik at høre, om De har nogle Ønsker om, at vi ved Behandlingen af de Ansøgninger, som vi forudsætter vil indløbe, skulde foretrække en Mand fra Marstal eller Svendborg, eller hvad De nu kunde tænke Dem. Hovedsagen er at faa en egnet Mand, en Mand, som er dygtig paa det Omraade, der er Foreningens. Kunde nu Generalforsamlingen give os et lille Vink om, hvorledes man ønsker det ordnet, vilde vi være taknemmelige derfor. Med Hensyn til Gagen har vi tænkt os, at den skulde være 3,500 Kr. aarligt. Vi havde tænkt os, at Ansøgningerne skulde være indleverede inden den 31. Juli.

Skibsreder *Erik B. Kromann*, Marstal: Det er Generalforsamlingen, der skal fastsætte Lønnen til Sekretæren. Stedet for Foreningens Kontor skal fastsættes af Bestyrelsen, og hvor det bliver, kommer vel an paa, hvem der bliver Sekretær, idet den Gage, som Foreningen under de nuværende Forhold kan betale, ikke er saa stor, at man kan vente, at den, der overtager Sekretærstillingen, kan flytte til et andet Sted, end hvor han nu bor. Bestyrelsen foreslaar, at Gagen fastsættes til 3,500 Kr. Den er i Øjeblikket 4,500 Kr., men vi mener, at Gagen bør gaa noget ned.

Dirigenten: Der er af Bestyrelsen stillet det Forslag, at Sekretærens Gage fremtidig sættes til 3,500 Kr.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmigt.

Dirigenten: Jeg beder dem, der maatte ønske at udtale sig om Besættelsen af Sekretærpladsen iøvrigt, udtale sig. (Ophold.) Da ingen forlanger Ordet, foreslaar jeg, at Generalforsamlingen vedtager at overlade til Bestyrelsen at følge den Fremgangsmaade ved Besættelsen af Posten, som Bestyrelsen finder rigtig.

Dirigentens Forslag vedtoges enstemmigt.

Formanden: Idet jeg beklager, at Kaptajn Rasmussen vil trække sig tilbage fra Sekretærstillingen, vil jeg gerne benytte Lejligheden til at sige ham Tak for de mange Aar, vi har arbejdet sammen. Han har jo været af de Mennesker, som særligt interesserede sig for den Gerning, vi har her, og han har nedlagt et stort Arbejde deri. Jeg for min Del har haft ikke saa lidt andet at passe, — man skal jo tjene Brødet til Kone og Børn, som man siger — saa jeg har ikke altid haft saa megen Tid tilovers, som der fordres. Men jeg har i Kaptajn Rasmussen haft en Medarbejder og Kollega, som i et og alt har gjort Arbejdet saa godt, at jeg godt kan sige, jeg ikke kunde have gjort det bedre. Idet jeg siger Kaptajn Rasmussen Tak for de mange Aars Arbejde i Foreningens Tjeneste, vil jeg ønske ham og hans Hustru en lys og glædelig Fremtid.

Sekretæren: Jeg siger Tak.

Dirigenten: Dagsordenen er udtømt.

Sejlskibserhvervet.

Jeg vil gerne, inden Mødet slutter, udtale et Par Ord. Der tales alle Vegne i denne Tid om, hvor vanskelige Forholdene er for Erhvervene her i vort Land. Jeg tror, at jeg overdriver ikke, og jeg tror, at jeg har Generalforsamlingens Medlemmer paa min Side, naar jeg siger, at er der nogetsteds Anledning til at tale om betrængte Erhverv, saa er det med Hensyn til det danske Sejlskibserhverv. Der er vel overhovedet ikke noget Erhverv, der kan sidestilles med de større danske Sejlskibes i Henseende til vanskelige Forhold at arbejde under i disse Tider. Vi ser det dels derigennem, at en stor Del af Skibene er oplagt netop nu i den Tid, der normalt skulde være den bedste Tid at sejle i, og vi ser det dels og næsten endnu grellere derigennem, at de enkelte Sejlskibe, som kommer ud paa Fart, ikke derved kan faa dækket deres Driftsudgifter, men for de allerflestes Vedkommende sejler med Driftsunderskud. Det ser derfor i allerhøjeste Grad sort ud for de større Sejlskibe, og der er selv blandt Sejlskibsredere mange Pessimister, der mener, at en Opgang kan overhovedet ikke tænkes, og at de større Sejlskibes Tid er forbi. Jeg er ikke Reder, men jeg har en Del med Sejlskibsredere at gøre, og ud fra min almindelige sunde, menneskelige Fornuft vil jeg sige, at jeg deler ikke disse Pessimisters Syn. Jeg er paa dette Punkt Optimist, og der er heldigvis blandt Sejlskibsredere mange Optimister. Jeg tror, at det vil gaa saaledes, at der vil komme jævne, sunde, gode Tider for de større Sejlskibe, saa at det kan betale sig at lade dem sejle. Sejlskibene har fra Arilds Tid og indtil Dato pløjet Havets Bølger; det skulde derfor være underligt, om de ikke skulde kunne hævde sig i Fremtidens Konkurrence, naar de har kunnet det i Fortidens Konkurrence, der ogsaa tit har været haard og stærk. Jeg vil ønske det ikke blot ud fra et Sejlskibsredersynspunkt, men ogsaa ud fra et almindeligt nationalt Synspunkt, idet det jo erkendes fra alle Sider i vort Land, ikke mindst fra Dampskibsredernes Side, at det vilde være en national Ulykke, hvis de danske Sejlskibe skulde svinde væk, da man derved vilde komme til at mangle den fortrinlige sømandsmæssige Uddannelse, som netop paa disse Skibe gives den danske Sømandsstand og dermed ogsaa den Del deraf, som udgør Dampskibenes Mandskab og Dampskibenes Officerer. Det er derfor ikke alene ud fra et snævert Sejlskibsredersynspunkt, jeg vil slutte denne Generalforsamling med at udtale Haabet om, at lyse og gode Tider atter maa oprinde for de større danske Sejlskibe, men ogsaa ud fra et nationalt Synspunkt, og jeg tror, det kan gøres ud fra et Synspunkt, der deles af enhver, der har Forstaaelse af, hvad vor danske Skibsfart betyder for vort Land. Jeg foreslaar, at vi giver dette Haab og dette Ønske en Understregning ved at raabe et Leve for en bedre Fremtid for dansk Sejlskibsfart og dermed ogsaa for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Forsamlingen besvarede Dirigentens Ord med et trefoldigt Hurra.

Dirigenten: Jeg takker Forsamlingen for den Ro, hvormed den har deltaget i Mødet, og fordi den har gjort mig Dirigenthvervet saa let.

Formanden: Jeg vil gerne have Lov til at takke Dirigenten for den behagelige Maade, han har ledet denne Generalforsamling paa. Vi takker Hr. Landsretssagfører Elmquist og haaber ved anden Lejlighed at maatte benytte Deres Hjælp.

Formanden udbragte derefter et *Dirigenten leve*, der modtoges med tre Hurraer.

Dirigenten: Jeg siger Tak. Det er mig altid en Ære, naar der kaldes paa mig af danske Sejlskibsredere.

Mødet hævet Kl. 3.30.

(Fortsat fra Side 523).

TIME CHARTER

Især i vestindisk- og transatlantisk Fart er Markedet meget fast, og en Del Baade har faaet gode Rater. F. Eks. er betalt op til 2.50 Dollars for 1 trans-

atlantisk Rejse og 1.90 Dollars for vestindisk Rundrejse for Baade paa ca. 3,000 Tons. Under de usikre Forhold i de europæiske Markeder noteres der yderst lave Rater for de faa Ordre, der er virkelig positive.

REPUBLICANSKE BEKYMRINGER I TYSKLAND

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Naar man som Udlænding ser paa Tyskland og de tyske Forhold, forfalder man let til at blive en Smule misundelig. Alt ser paa Afstand saa godt ud. For nogle Aar siden havde det en god og fast Valuta. Saa styrtede den sammen og kæmpede en Tid lang med Døden, indtil den en Dag kom paa ret Køl igen. Det hjalp, og Tyskland lærte at sande hvilket Gode det er at have Orden i Finanserne. Af dem afhænger jo saa umaadelig meget. Skridt for Skridt lykkedes det dog at genvinde mange af de tabte Markeder, saaledes at det nu har en smuk Position i den internationale Handel.

De store Fremskridt, som er foregaaet i de senere Aar, har naturligvis krævet deres Pris. Arbejdsløsheden er meget stor og lægger et stærkt Tryk paa alt og alle. Det har givet Anledning til en indre Uro, som man ikke har tillagt saa stor Betydning, men som man alligevel skal regne med. Det gærer og syder mange Steder i Tyskland, og den »republikanske Uro,« som Frygten for Republikens Eksistens kaldes, kan komme til at spille en større Rolle, end man er tilbøjelig til at tro.

*

For kort Tid siden holdt fhv. Rigskansler *Wirth*, der var Kansler i Uroaarene 1921 og 1922 en stor Tale, som kræver Opmærksomhed, fordi den blev holdt af en ledende Politiker, af en Mand, hvis Ord maa tages alvorligt. Han talte om Republikken, og han sagde, at han ikke troede paa nogen umiddelbar Fare for den og Forfatningen, men han mente dog, det burde være Tidens uafviselige Krav i tysk Politik, at alle de republikanske Elementer sluttede sig sammen. Den monarkistiske Retning optræder paa en enig Front, de republikanske Kræfter er splittede og deres Venstrefløj, Socialdemokraterne, foretrækker at staa i Oppositionsstilling fremfor indenfor Weimarforfatningens Ramme at arbejde for at genopbygge Landet. Trods dette troede dog *Wirth* ikke paa nogen direkte Fare for Republikken; men hvis den samlede monarkistiske Front ved klog Politik forstaar at udnytte Splittelsen blandt Republikanerne, vil det i Løbet af et Par Aar kunne blive ensbetydende med, at den republikanske Statsform udsættes for et alvorligt Attentat.

Wirths Tale giver Anledning til Kommentarer, og saa fordi det er første Gang han har taget Ordet, siden han gik af som Rigskansler. Hans Raab paa Samling, hans Advarsler kan muligvis tilskrives et Ønske hos ham om nu at komme frem i første Plan igen — han var jo Weimarkoalitionens Rigskansler fremfor nogen — men paa den anden Side har hans Ord Basis i de virkelige Forhold. Republikken er ikke saa stærk som man tror — og hvem kan undre sig derover. Der er jo dog kun gaaet syv Aar, og det er for kort en Tid til at faa det hele lagt i nyt Leje.

For et Par Uger siden udsendte et kendt demokratisk Jurist, der er Viceordfører ved Statsdomstolen i Leipzig, et Skrift med Titlen »Demokrati eller Diktatur«, og han diskuterer heri Republikens Fremtid og Mulighederne for en Modrevolution. Staar Hannibal foran Portene? Kan vi vente et Statskup? Vil Staalhjelmene i Aar gennemføre deres Statskup. Det er dette han spørger om — og han tilføjer, at selv om de højreradikale Forbund har mange Mangler — saa er der dog eet de ikke lider af Brist paa: modige og beslutsomme Mænd, som har den gamle Herlighed i frisk Erindring og som nu er blevet yderligere inspireret ved Fascismens Fremgang nede i Italien. At et Kup nu vil være en uhørt Dumhed, behøver jo ikke at være nogen Hindring for det. Kappuppet og Novemberkuppet i München i 1923 er meget lærerige. Just derfor gælder det om at være paa Vagt.

For den udenforstaaende Iagttagere er det selvfølgelig at ræsonnere saadan, at var det ikke muligt at arrangere et virkeligt Kup under Inflationsperiodens uafbrudte Urotilstand, saa vil det være endnu sværere at gennemføre det nu. Men her er det at man skal gaa om bag Kulisserne og se nøje efter, hvad det er, der foregaar. Man ser da, at Arbejdsløshed og Dyretid er to Byrder, som tynger ganske voldsomt. De er ikke saa tunge som Krigens mange Prøvelser — men medens man dog vidste, at de vilde holde op engang, ved man intet om dem, der nu hænger. Det tager paa Taalmodigheden. Men man bærer de strenge Tider beundringsværdigt godt, og Folkets psykiske Tilstand er bedre nu end i 1923. Derfor er Muligheden for en Revolution ogsaa mindre. Republikens indre Magtmidler giver ikke nogen sikker Beskyttelse.

Det var en *contradictio in adjecto*, da Ententen paa samme Tid forlangte, at den gamle Nationalstat skulde gaa over til demokratiske Principer og antage Rigsværnet i Stedet for den Militærarme, som Tysklands Demokrater da ønskede og stadig gærne vil have. Den nuværende Ledelse i Rigsværnet er paa-lidelig ud fra et republikansk Synspunkt. General *von Seeckt* kan være nok saa meget monarkistisk i Sjæl og Hjerte han lyder dog kun Staten og lader ikke Rigsværnet gøre Tjeneste for politiske Fribyttere. Men selv om han er loyal, er der uden Tvivl Masser af Monarkister iblandt hans Underordnede af alle Grader, og *Marchal Fochs* stadige Angreb paa de tyske Rigsværnstropper har sikkert gjort disse endnu mere monarkistiske.

Dog — taler man om, at Republikken staaar paa svage Fødder, maa man ikke glemme, at den har en meget væsentlig Støtte i *Versaillestraktaten*, og der kommer ikke nogen Diktator til Magten i Tyskland, hvis han ikke kan give Folket mere eller mindre Forhaabninger om Ændringer i *Fredsvilkaarene*. Og selv om en eller anden dristig Politiker skulde formaa at svinge sig op paa Magtens Tinde, vil han dog meget snart komme ned igen, hvis han ikke kan fremskaffe de ønskede Ændringer. Det gærer og bryder — og det kan jo være, at visse Kredses Had mod den nuværende Forfatning en Dag udløses i Handling. Resultatet vil da formodentlig hverken blive Diktatur eller Monarki, men en mere eller mindre langvarig For-

*

Paa Afstand tilspidser Problemet om den republikanske Statsform sig i omtrent følgende Spørgsmaal: Hvorledes stiller det tyske Folk sig om Hælheden? Er det ikke inderst inde monarkistisk? Har det ikke en vis Hengivenhed for Hohenzollerne? Er der ikke Mulighed for, at en fri Folkeafstemning vil kunne skaffe dem et Triumftog gennem Brandenburger Thor?

Dertil er at svare, at den monarkistiske Følelse uden Tvivl har en dyb Rod i det tyske Folk. Hvis ikke Hohenzollerne selv havde spillet Kortene saa elendigt, hvis de havde sat noget ind paa at bevare Tronen i Stedet for hurtigst muligt at flygte til Holland, havde hele Stillingen i Dag været en anden. Men baade Ekskejseren og Ekskronprinsen har sat Tilliden paa en haard Prøve. Dertil kommer saa endvidere Bajernes Stilling. De har som bekendt ikke noget tilovers for Hohenzollerne, og hvis ikke Bayern vilde miste Rigsheden derved, er det højst sandsynligt at *Rupprecht* naar som helst kunde sætte Kongekronen paa sit Hoved. Kunde det da ikke tænkes, at en *Wittelsbacker* blev Kejser for hele Riget. Nej — for de preussiske Monarkister er nu engang Hohenzollere.

Tager man det tyske Folk som Helhed, er der tillige

(Fortsættes Side 526).

(Fortsat fra Side 520).

Dampskibstonnage blev leveret fra Udlandet, Resten af Dampskibstonnagen samt alle de nybyggede Motorskibe (uden Sejl) var bygget paa danske Værfter. — Nybygningerne fra Udlandet, ialt 9 med 14,220 R. T. br., kom alle fra tyske Værfter, heri medregnet 3 fra Danzig. De 9 Nybygninger fra Tyskland var alle anskaffet af almindelige Trampfartsrederier, og Tonnagen for hver af dem var mellem ca. 1,000 og ca. 2,100 R. T. br. Den samlede Byggesum for de 14,220 R. T. var 6,610,000 Kr., altsaa gennemsnitlig 465 Kr. pr. Bruttoton; et enkelt af Skibene kostede lidt over 500 Kr. og et noget under 400 Kr., medens hvert af de andre holdt sig omkring det nævnte Gennemsnit pr. Ton. — Af de danske Nybygninger modtog de almindelige Tramprederier kun 3 Dampskibe og et Motorskib. De andre Nybygninger til Damp- og Motorskibsflaaden, ialt 10 Skibe med ca. 14,700 R. T. br., var dels større Skibe til Rute- og Linjefart (herunder Tankskibe til Transport af Olie), dels mindre Skibe til Lokalfart eller til særlige Anvendelser (Bugsering, Sandpumpning). Den gennemsnitlige Leveringssum for de danske Nybygninger var noget højere end for de tyske, bl. a. fordi nogle af Skibene var forsynet med særlig kostbare Installationer; navnlig kan her nævnes Motorskibet »Parkeston« til Esbjerg-Farten.

I Omsætningen med Udlandet af brugt Dampskibstonnage var Indførselen og Udførselen omtrent lige stor, nemlig paa ca. 14,000 R. T. br. for hver; til Ophugning blev der til danske Firmaer solgt et enkelt stort og nogle smaa Dampere, med ialt 3,900 R. T. br. — Af den solgte Dampskibstonnage var Størstedelen ældre Skibe, som Rederierne udrangerede, eller som solgtes af likviderende Dampskibsselskaber, bl. a. gik 3 ældre Fragtdampere til den græske Handelsflaade. Regnet efter Antallet, ialt 14, var forøvrigt Halvdelen Smaadampere, især til Lokalfart; men disse 7 Skibe repræsenterede tilsammen kun en Tonnage paa knap 1,000 R. T. br. — Blandt de tilkøbte Dampere (jfr. Tabellen) var der et Par ældre Fragtdampere fra Nordamerika (paa 4,000 à 4,500 Bruttotons, 6 à 7,000 Dødvægltons) samt enkelte noget yngre Fragtdampere af Mellemstørrelse. Blandt de andre var der 5 Dampere til Fiskefangst, hver med en Tonnage mellem ca. 60 og ca. 270 R. T. br. De 4 af disse blev registreret i Esbjerg, hvis Fiskerflaade ikke i en Aarrække har omfattet Fiskedampere, men kun Fiskekuttere med Motor, af hvilke næsten ingen har haft en Tonnage over 50 Bruttotons.

Angaaende Sejlskibsflaaden viser ovenstaaende Tabel, at Antallet af Sejlskibe med Hjælpemaskine (Motor), bortset fra Fiskerfartøjer, forøges fra Aar til Aar, medens den samlede Tonnage for disse Skibe har holdt

sig omtrent uforandret — paa henimod 40,000 R. T. br. — om end nærmest lidt nedadgaaende. For Sejlskibe uden Motor er der stor og stadig Nedgang baade i Antal og Tonnage; i Løbet af de tre Aar 1923 til 1925 er Antallet formindsket fra 489 til 285, og Tonnagen fra 80,900 til 40,200 R. T. br. De store Sejlskibe sælges eller ophugges, og af de smaa (i Størrelseklassen 20—100 R. T. br.) bliver hvert Aar et ret betydeligt Antal forsynet med Motor, hvorved den nysnævnte Forøgelse fremkommer i Sejlmotorskibenes Antal, samtidig med at Tonnage-Nedgangen modvirkes for denne Gruppe. Blandt de mellemstore Sejlskibe uden Motor—hvilke især omfatter Skonnerter og Galeaser fra Marstal og Svendborg — er Nedgangen mindre stærk; men da der saa godt som ingen Tilgang sker ved Nybygning, og der hvert Aar gaar adskillige Skibe bort ved Forlis, bliver der ogsaa Tilbagegang i denne Gruppe; Tonnagen for Sejlskibe uden Motor blev i de ovennævnte tre Aar for Skibe paa 100—500 R. T. br. formindsket med ca. en Trediedel (fra 33,600 til 23,400 R. T. br.); men for Skibe over 500 og under 100 R. T. br. var der en samlet Nedgang paa næsten to Trediedele (fra 47,300 til 16,800 R. T. br.).

I Tabellen er opført 326 Sejlmotorskibe til Fiskeribrug med ialt 10,225 R. T. br.; dette er altsaa det Antal Fiskerfartøjer, der falder ind under den almindelige Skibsregistreringspligt, fordi de er over 20 R. T. br. Antallet af disse Fartøjer blev forøget en Del i 1925, efter at det i flere Aar havde holdt sig næsten konstant paa knap 300. 152 af dem var registreret i Esbjerg og 123 i Frederikshavn og Skagen; i disse Distrikter anvendes de sammen med et betydeligt Antal Fartøjer under 20 R. T. br. i det søgaaende Nordsøfiskeri. — Af de forholdsvis faa Skibe paa over 20 R. T. br., der er registreret som Fiskerfartøjer i Distrikterne ved de indre Farvande, anvendes en Del som Kvaser til Transport af Fisken fra Fangstpladserne til inden- eller udenlandske Afsætningssteder.

Til Slutning skal anføres de samlede Værdier for Til- og Afgang af Skibe i de tre sidste Aar i Mill. Kr.

	1925	1924	1923
Nybygninger fra Indlandet.....	18.3	25.9	18.9
Nybygninger fra Udlandet	6.6	8.3	4.0
Køb fra Udlandet	3.7	7.5	4.2
Salg til Udlandet.....	2.4	6.6	11.6
Forlis	1.3	1.7	1.7

Bortset fra Indtægten ved Salg til Ophugning her i Landet har de danske Rederes Nettoudgift til Opretholdelse og Forøgelse af Skibsbestanden i de tre Aar altsaa været henholdsvis knap 25, godt 33 og knap 14 Mill. Kr.

(Fortsat fra Side 525).

en god Del materiel Hengivenhed for Hohenzollerne og Monarkiet. Republikken, som i Begyndelsen havde saa svært ved at skaffe Brød, har heller ikke kunnet byde paa Skuespil. Glansen omkring Kejserdømmet skænkede ogsaa Respekt og Autoritet. Republikken derimod har været glansløs. Ebert var en udmærket Politiker, en god Taler o.s.v. — men der var ingen Festivitas omkring ham. Noget anderledes er Forholdet med *Hindenburg*. Omkring ham svæver Minder, som er ved at blive Tradition, for ham hejses Flagene, for ham raaber Folkemasserne altid og gerne Hurra. Nogle hylder Rigspræsidenten, andre

Feltmarskallen — og Sammenblanding er ganske uundgaaelig.

Tjecoslovakiet har forfatningsmæssigt som statsligt et fast Midterpunkt i den værdige Landsfader *Masaryk*, der i en sjælden Grad bidrager til at give det og Landet Stabilitet. Maaske har Tyskland nu faaet noget tilsvarende i *Hindenburg*. Hohenzollernes gamle Tjener er i sit Hjerte de tidligere Herrer tro, men han er ogsaa tro mod sin Ed og sit Land — og trods alt er det maaske ham, der nu er Republikens aller stærkeste Værner.

Johannes Lehmann.

HAVNE- OG BROTKASTER I RØNNE

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 10. d. M. tilskrevet Rønne Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 16. f. M. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændring i

den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Rønne Havn:

1. Stk. i Punkt I. A. 3 k affattes saaledes:

»Bjergningsfartøjer, naar de ind- eller udgaar ledige i deres Egenskab af Bjergningsfartøjer, samt Em. Z. Switzers Bjergningsentrepriser og De forenede Bugsererselskabers Bjergningsdampere, naar de foretager Bugsering.«

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Drivende Vrag.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler:
Svensk Damper »Patria« rapporterer over Blaavandradio:
Den 1. d. M. Kl. 11.40 G. M. T. passeret kærtret Motorbaad —
antagelig Fiskekutter — paa 56° 6' N. Br. 7° 20' Ø. Lgd.

Det nye Varemagasinet i Stockholms Frihavn.

Det nye mægtige Varemagasinet, hvis Opførelse besluttedes i

HAVNE- OG BROTKASTER I SØNDERBORG

Ifølge derom modtagen Meddelelse har Ministeriet for offentlige Arbejder under 22. d. M. tilskrevet Sønderborg Byraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 29. f. M. (II 192) foretager Ministeriet herved følgende Ændringer i den for Femaaret 1925—30 for Sønderborg Havn gældende Havne- og Brotkast, nemlig:

Under Afsnit I, Skibsafgifter A. 2. Delvis Fritagelse for Skibsafgifter, tilføjes som nyt Punkt:

»d. Bugserfartøjer, som anløber Havnen med et eller flere Fartøjer paa Slæb, og som kun indkommer for at afhente et eller flere andre Fartøjer, er fritagne for Afgift for indgaende. Udgaar et Bugserfartøj efterladende et eller flere af de indbragte Fartøjer og uden at udbringe andet Fartøj, er det fritaget for Afgift for udgaende.«

Under Afsnit I, Skibsafgifter A. 3. e. tilføjes, efter Ordene »Proviand eller andre Skibsfornødenheder«: »eller paa Slæb af et Bugserfartøj, som ind- eller udbringer et eller flere Fartøjer.«

Under Afsnit I, Skibsafgifter A. 3. optages som nyt Punkt:

»k. Fartøjer, der henligger i Havnen udelukkende for at afvente Lejlighed til at passere Allsundbroen.«

HAVNE- OG BROTKASTER I NEKSØ

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. d. M. tilskrevet Neksø Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 2. d. M. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Neksø Havn:

1. Sætning i Punkt I. A. 3 i affattes saaledes:

»Bjergningsfartøjer, naar de ind- eller udgaar ledige i deres Egenskab af Bjergningsfartøjer, samt Em. Z. Switzers Bjergningsentreprises og De forenede Bugsererselskabers Bjergningsdampere, naar de foretager Bugsering.«

Til sidste Stykke i Punkt I. A. 1 e føjes:

»(jfr. I. A. 3 i)«.

Pos. 16 a 3 i Afsnit II. B. (Taktst) affattes saaledes:

»Gedder, Aal og Rødspætter samt anden Fladfisk 100 kg 50 Øre.«

November 1924, nærmer sig nu sin Fuldendelse, og man haaber i Løbet af næste Maaned at kunne tage Magasinet i Brug. Magasinet er opført efter de mest moderne Principer og har en samlet Gulvflade af 20,000 Kvadratmeter, eller ligesaa meget som alle de ældre Magasiner i Stockholms Frihavn tilsammen, og Frihavnens Ydeevne vil saaledes ved Opførelsen af det nye Varehus blive meget stærkt forøget.

BALLASTCERTIFIKATER I PORTUGISISKE HAVNE

Danske Sejlskibsrederiers Protection Clubs Agenter Di Lissabon, Skibsmægler D. A. Knudsen & Co. meddeler:

Ifølge portugisisk Lov skal alle Skibe, som ankommer i Ballast fra Udlandet til en Havn i Portugal eller tilliggende (Madeira & Azorerne) medbringe Ballastcertifikat udstedt af den portugisiske Konsul i den Havn, Skibet kommer fra. Imidlertid har det været meget almindeligt, at Fartøjerne, for at undgaa at betale saadant Certifikat, opgiver ved Indklareringen i Portugal, at de er kommet tomme, altsaa uden Ballast.

I *Diario do Governo* er der nu blevet offentliggjort et nyt Dekret, hvorefter alle Fartøjer, som afgaar fra en udenlandsk Havn til Portugal uden Last og Ballast, er forpligtet til at indlevere til den portugisiske Toldbod ved Indklareringen et Certifikat fra den portugisiske Konsul bevidnende, at Skibet afgik uden Last af nogen som helst Art.

Overtrædelse af dette Paalæg vil blive straffet med Mulkt paa Esc. 500.00 til Esc. 10,000.00 og paa samme Maade vil der mulkteres for Mangel af Ballastcertifikat overfor de Skibe, som skal være forsynede med saadant Certifikat.

De forannævnte Certifikater vil ikke blive anerkendt, dersom de er udstedt efter, at Skibene er afsejlet fra Afgangshavnen.

Denne Forordning træder i Kraft fra 1. August i Aar.

POSITIONSLISTE PR. 2. AUGUST 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, ank. København 22.7.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Olesen, ank. Danzig 28.7.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavnens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

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.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gothfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forbyringsagent).

m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Perim 31.7. p. R. t. Suez.

s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Danzig 30.7.

s.s. Alderney, Nielsen, afg. København 30.7. til Narvik.

s.s. Alfa, pass. Finisterre 28.7.

s.s. Alfred Hage, pass. København 25.7. p. R. t. Wiborg.

s.s. Algarve, Sundvig, afg. Catania 31.7. til Messina.

s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Punta Arenas 3.7.

m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, ank. Hamburg 30.7.

s.s. Anneberg, Korff, ank. Wiborg 22.7.

s.s. Arabien, Olsen, afg. Norfolk Va. 31.7.

s.s. Argentina, Juel-Larsen, afg. Rotterdam 14.7. til Buenos Aires.

m.s. Arizona, Sonne, ank. Bergen 29.7.

s.s. Arkansas, Snedker, afg. København 17.7. til Golfen.

m.s. Asia, Skjoldam, pass. Ushant 1.8. p. R. t. Djedjelli.

s.s. Askø, Vinding, ank. Vejle 29.7.

m.s. Astoria, Beldring, ank. Vancouver 22.7.

s.s. Astrid, Bjarke, ank. Amsterdam 23.7.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. August 1926.

London	18,32	Madrid	57,85
New York	377,75	Amsterdam	151,80
Berlin	89,85	Stockholm	101,00
Paris	10,30	Oslo	82,70
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,52
Zürich	73,15	Prag	11,20
Rom	12,55	Wien	53,45

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12 $\frac{1}{2}$ Tons elektriske Transportere, 8 Tons Flydekraner, Skure med elektriske Kajakraner, 34,000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtene, Værksteder etc.
Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM**AMSTERDAM****ZAANDAM****ANTWERPEN**

Corn. Trompetstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

ROTTERDAM

ROTTERDAM

GENOA

GHENT

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5^{TE} & 6^{TE} UDG. CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9^{TE} & 10^{TE} UDG.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

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 6500**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservfond Kr. 30.144.468

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- og KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

STETTIN

LISSABON

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

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.

MONTREAL

RIGA

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

Telefon: Main 2418-6956 Belair 9216

A. GORDON

Sække, Separerings- og Presenninger

21, DUKE STREET,

MONTREAL

Representant for: SENDEL & GORDON

s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Colombo 21.7.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. San Francisco 27.7.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. Rouen 31.7. til Danzig.
 s.s. *Ævel*, Jensen, afg. København 15.7. til Godthaab.

B

s.s. *Beira*, Rasmussen, afg. Stettin 27.7. til Londonderry.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Immingham 1.8.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Hook of Holland 31.7.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Rotterdam 31.7. til Stettin.
 s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 2.8.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 28.7. p. R. t. Southampton.
 s.s. *Bolivia*, Prael, afg. San Francisco 27.7.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 28.7.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Königsberg 31.7. til London.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Rutefart København-Thorshavn-Island.
 s.s. *Bottehavet*, Vaaben Hansen, pass. Kieler Kanal 1.8. paa Rejse til Stettin.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Rotterdam 24.7.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Immingham 31.7.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Emden 1.8.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Leith 30.7.
 s.s. *Britta*, afg. Danzig 31.7.
 s.s. *Broholm*, ank. København 2.8.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Calais 31.7. til Bremen.
 s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Hamburg 30.7.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 31.7. til Skandinavien.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Pedro 23.7. til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Wiborg 14.7.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Emden 1.8.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Hook of Holland 2.8. til Trångsund.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, pass. Lindenæs 17.7. p. R. t. Boston Mass.
 s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Ostende 23.7.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Råfsø 30.7.
 s.s. *Dan*, Borck Clausen, ank. Danzig 17.7.
 s.s. *Danefelt*, ank. London 3.8.
 s.s. *Dania*, afg. Helsingør 1.8. til Rotterdam.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 28.7. til Honkong.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Newport News 20.7.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. Brahestad 1.8.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Danzig 27.7.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Aalborg 11.7.
 s.s. *Ebba*, afg. Wiborg 2.8.
 s.s. *Ebro*, Andersen, i København-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tonnesen, ank. Danzig 26.7.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Nantes 2.8.
 s.s. *Ella* oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Harburg Elbe 26.7.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Brunsbüttel 1.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Danzig 28.7.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Hankipudas 31.7. til Calais.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. London 1.8. til Danzig for Bunkers.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Piteå 29.7. til Berwick o. T.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, i Dok i København.
 s.s. *Erik Boye*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Trångsund 1.8. til Poole.
 s.s. *Esbjerg*, Kjær, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Rotterdam 2.8.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Hamburg 1.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Danzig 2.8.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Halifax 31.7.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Fjeldborg, i Rutefart København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Penang 31.7. til Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 28.7.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Port Said 1.8.
 s.s. *Flora*, Rosenberg, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. København 20.7.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Wilhelmshaven 1.8.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Texas City 22.7.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Philadelphia 31.7. til Belfast.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 26.7.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Great Yarmouth 20.7.
 s.s. *Frieda*, Theilland, pass. Helsingør 29.7. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Frigga*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hejde, ank. Walkam 31.7.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gaulatyr*, Rasmussen, ank. Kotka 24.7.
 s.s. *Gerda*, pass. Emden 25.7.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Rotterdam 31.7.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Brunsbüttel 2.8.
 s.s. *Gunver*, ank. Saffle 2.8.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Wiborg 24.7.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. København 2.8.
 s.s. *Halland*, Haure-Petersen, afg. Riga.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. London 31.7. til Danzig.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Emden 1.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Aarhus 3.8.
 s.s. *Harald*, Pedersen, ank. Calais 1.8.
 s.s. *Harriet*, pass. Cuxhaven 29.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Brunsbüttelkrog 3.8.
 s.s. *Helga*, pass. Hirtshals 2.8.
 s.s. *Hel'ig Olav*, Peronard, afg. Oslo 2.8. til København.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Brake 31.7.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, ank. Liverpool 23.7.
 s.s. *Hjelm* oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Nørre Sundby 2.8.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Dok i Helsingør siden 20.7.
 s.s. *Hugo*, pass. Holtenau 2.8. p. R. t. Kotka.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. London 22.7.
 m.s. *India*, Jacobsen, ank. Lund 28.7.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Ushant 31.7. p. R. t. København.
 s.s. *Inger*, afg. Sousse 2.8.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. London 27.7.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Bremen 29.7. til Garston.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, ank. Kotka 2.8.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. København 29.7.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New York 26.7.
 s.s. *Jenny*, pass. Ushant 2.8.
 s.s. *Johanne*, ank. Esbjerg 1.8.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Lødingen 30.7.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. New York 28.7.
 s.s. *Jungshoved*, Hansen, ank. København 24.5.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Colombo 29.7. til Penang.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Tyne Dock 29.7.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, afg. Møllersvik 30.7. til Hull.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Boston 30.7.
 s.s. *Karla*, ank. Newcastle-on-Tyne 3.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. København 27.7. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. New Orleans 31.7.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Sabang 2.8.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Karrebæksminde 1.8.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO. Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 20 A, KØBENHAVN

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · 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.

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		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		Grimbsby

NEWPORT,
MON

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),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newort, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

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

GRIMSBY

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

S LÆBEBAAD, 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 Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars · »Robert L. Cook · »Hutton« · »Stags

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

CARDIFF

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

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I PIFESIIRRE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Dak- 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.

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

s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Hull 2.8.
 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 Va. 29.7.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Wiborg 28.7.
 m.s. *København*, Christensen, pass. St. Helena 1.7.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Dakar 26.7.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Jacobstad 29.7.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 26.7.
 s.s. *Lillian*, pass. Holtenau 1.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 30.7.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kielerkanal 2.8. p. R. t. Grimsby.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 29.7. til København.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 31.7.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Trångsund 27.7.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 29.7. til Singapore.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Danzig 16.7.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. London 27.7.
 s.s. *Margrethe* henligger som Reserveskib i Esbjerg for Eksport.
 s.s. *Marie*, afg. Luleå 2.8.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Stettin 29.7. til Themsen.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. London 28.7.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Lissabon 26.7. til København.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 31.7. p. R. t. Poulsbaro.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Gravesend 2.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 30.7.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Højding*, pass. København 24.7. p. R. t. Brahestad.
 s.s. *Nancy*, ank. Passajes 31.7.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Perim 27.7.
 s.s. *Nautik*, pass. Cuxhaven 31.7.
 s.s. *Neptun*, pass. København 3.8.
 s.s. *Nerma*, afg. Rotterdam 2.8.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Brevik 16.7. til Boston.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Thanos 31.7.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Rundvik 30.7.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Yxpila 28.7.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, pass. Perim 26.7. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *N. Z. Ohlsen*, Jensen, ank. Poole 29.7.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Grangemouth 31.7.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Orion*, Olsen, ank. Hull 29.7.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, henligger i København.

P

s.s. *P. Madsen*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *P. N. Damn*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Port Said 28.7. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Canal 16.7. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterborg, ank. Melbourne 19.7.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New York 27.7.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Hongkong 28.7. til Shanghai.
 s.s. *Phoenix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Hook of Holland 31.7. til Finland.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kielerkanal 31.7. p. R. t. Lovisa.

R

s.s. *Randi*, ank. Horsens 1.8.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Hook of Holland 1.8.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Bremen 1.8.
 s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Sundsvall 26.7.
 s.s. *Rosenberg*, Jans, pass. Dungeness 1.8.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Danzig 31.7. til Leith.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 28.7. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, M. Barzic, afg. Riga 31.7. til Aalborg.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nørre Sundby 30.7.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Vancouver 21.7. til Osaka.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 31.7. til Aalborg.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Danzig 26.7.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Hernessand 31.7. til Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Wiborg 1.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Dover 31.7.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Hull 23.7.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Randers 1.8.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Hamburg 29.7.
 s.s. *Steijpner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsens, afg. Holtenau 31.7.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. 31.7. til Grangemouth.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 20.7.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 29.7.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Grangemouth 31.7.
 s.s. *Stella*, pass. Cuxhaven 31.7.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Koivisto 25.7.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Danzig 2.8. til Stettin.
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Esbjerg 28.7. til Kotka.
 s.s. *Svend Pii*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Trångsund 1.8. til London.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Siniboti 31.7.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. St. Vincent 24.7.
 s.s. *Sønderjylland*, Tvergaard, i København-Bogense-Vejle Rut.

T

s.s. *T. M. Werner*, pass. Las Palmas 25.7.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Bremen 29.7.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Nakskov 31.7. til Danzig.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsted, afg. København 28.7.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 30.7. til Havre.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Oran 1.8.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Canal 23.7. p. R. t. San Pedro.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Moji 28.7.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Antwerpen 30.7.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Kajs, ank. Liverpool 26.7.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Memel 2.8. til Riga.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. København 23.7.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Fowey 28.7.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Lissabon 26.7. til Dakar.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Barry 2.8.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. København 2.8.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Yxpila 1.8.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Cape Race 30.7.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Antwerpen 30.7.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. London 1.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Heysham 2.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Wilhelmstad 27.7.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Alicante 2.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Saroka 9.7.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Burntisland 31.7.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavns***Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 8332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

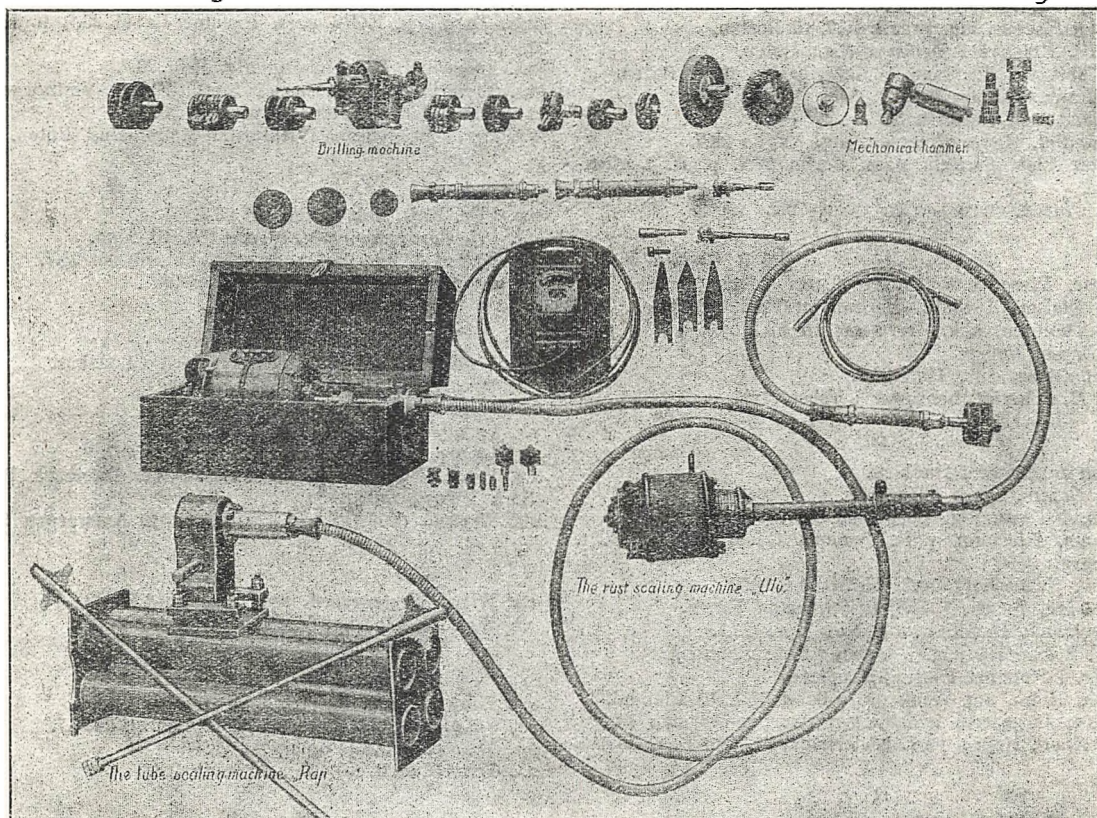
Agent for ·

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/West Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«****Spar Penge!**

og anskaf Dem Rustbankningsmaskinen »ULV« til Deres Skibe, og De vil blive tilfreds. 1 Mand udfører med »ULV« 8 Mands Arbejde. »ULV« er samtidig en nyttig transportabel Maskine ved den daglige Drift ombord og under Havari i Søen, hvor den anvendes til **Boring, Slibning, Skæring og Børstning.**



Det er ved Prøver konstateret, at »ULV« er den **hurtigste, holdbareste og handeligeste** Maskine, der i Øjeblikket er i Handelen. — Samtidig anbefaler vi vor gennemprøvede, rustbeskyttende **H. & W. OLIE** til Indsmøring af Kulkasser, Bundtanke, Rendestene etc.

Vi er til enhver Tid til Tjeneste med Demonstration af og Tilbud paa Maskinen.

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K.TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen: HELRUP 1619
H. Dannisee: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE
FORAARSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN.

O

wners' &

C

aptains'

C

ode

bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
førers Kahyt.

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91 HELSINGØR · DANMARK Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanter af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER **PATENT-OPHALINGSBEDDING**
538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene. for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A
Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

**DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB**

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

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske«
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8
Betragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningssagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

ETABLERED 1844
H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)
Skibsprovantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)
AMALIEGADE 37
KØBENHAVN
Telefon Central 389 Telegr.-Adr. »GINGE«

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i
CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS
Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter,
hvis de laster i nogen anden Havn.
Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE
Randers

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

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB
Esbjerg

Telegr.-Adr.: Stevedore · Telef.: 1262
Coder: Watkin's, Scott's 9th Edition

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE
~
HORSENS

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884 Telefoner: 0431-4249
Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen. Udenfor Kontortid 6074-0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddefjorden

Agent for Danmark:
R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 33

FREDAG 13 · AUGUST 1926

33 · AARG

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

POLITIK OG REALITETER

Prisfaldet faldt i Onsdags 10 Points, og Arbejdsløninger og Gager og Dyrtilskud etc. vil blive nedsat i det engang vedtagne Forhold. Endnu inden Prisfaldets Fald var en Kendsgerning, foruddiskonterede vor Stats- og Erhvervsminister denne glædelige Begivenhed og kom til den overraskende Konklusion, at nu havde det private Initiativ ingen Undskyldning for at holde igen, nu maatte Industriens Hjul igen sættes igang. Naiv er Hr. Stauning jo ikke, saa hans Optimisme maa vist desværre ses paa Baggrund af hans politiske Fortid. Han og hans Regering kan ikke standse den uhyggelige Stigning i Arbejdsløsheden, fordi de Herrer af politiske Grunde ikke vil konstruktivt medvirke til at bringe vor kunstigt høje Levestandard paa Niveau med den, der er god nok for vore nærmeste Konkurrenter. Derfor søger han nu at flytte Ansvaret over paa Erhvervslivets Mænd, og lykkes det for ham, vil det være ensbetydende med, at den Krisetilstand, hvori vore Erhverv i Øjeblikket befinder sig, forlænges til ubodelig Skade for hele Nationen.

Desværre vil Prisfaldet næppe sætte mange flere Hjul igang. Selv om man sommetider skulde tro det — navnlig paa Basis af vore Magthaveres Gerninger — saa er Danmark ikke en isoleret Enhed, der kan være sig selv nok, men er i aller højeste Grad afhængig af Verdenskonjunkturerne, fattige som vi er paa naturlige Rigdomskilder. For Skibsfartens Vedkommende ser det ganske vist fra en overfladisk Iagttagers Ståde ud, som om den trives vel. Der er praktisk talt ingen Oplægninger mere. Men denne Trivsel er desværre kun en stakket Frist. Vi nyder en kortvarig Beskæftigelses-Periode for vor Handelsflaade, fordi den britiske Kulstrejke har afficeret britisk Skibsfart saa føleligt. Naar Kulstrejken ophører, ophører ogsaa Størstedelen af Begæret for dansk Tonnage. Og er det saa underligt? Der eksisterer idag c. 62,672,000 Tons Motor- og Dampskibe imod 45,404,000 i 1914 — altsaa en Stigning af cirka 38 Procent. Til Gengæld har den internationale Skibsfart paa Grund af de fortvivlede Forhold i Rusland og andre Steder i Verden færre Laster at sejle med end i 1914.

Hvad andre mener.

Furness, Withy and Company's kloge og erfarne Leder, Sir Frederick Lewis kom i sin aarlige Tale ved dette Kæmpe-Selskabs Generalforsamling i London ind paa dette Spørgsmaal og paapegede, at en forbigaaende og lokal Bedring af Forholdene intet betød, fordi den var opnaaet paa Baggrund af en anden Nations Ulykke. Den sikreste Maalestok for den almindelige Virkning, bortset fra de lokale Virkninger, sagde han, er Opgørelsen over oplagt Tonnage, og de Tal, som Chamber of Shipping nylig har offentliggjort, viser, at den i Storbritanniens Havne oplagte Tonnage i Løbet af de tre sidste Maaneder er steget fra 570,000

Bruttotons til 1,370,000 Bruttotons, og jeg tror, at man roligt kan sige, at de uproduktive Omkostninger ved Vedligeholdelsen af den oplagte Tonnage langt mere end opvejer de smaa Stigninger i Fragraterne, der maatte være indtraadt i de Markeder, der paavirktes af Kultransporterne, navnlig naar Hensyn tages til den tragiske Stigning i Arbejdsløsheden blandt Sømandene som Følge af det forøgede Antal af oplagte Skibe. Det er saaledes en Kendsgerning, at trods de smaa Stigninger i Fragraterne i de Markeder, der paavirktes af Kultransporterne, viser Tallene for saa at sige alle Ruter, at Gennemsnitsraterne for de første 6 Maaneder af 1926 er væsentlig lavere end i den tilsvarende Periode af 1925, og Raterne i den sidstnævnte Periode var endda betydeligt lavere, end de var i de tilsvarende Maaneder af 1924, medens der ganske afgjort ikke har været en tilsvarende Nedgang i Driftsomkostningerne.

Jeg tror saa fuldt og fast som nogensinde paa britisk Skibsfarts Fremtid, forudsat at de økonomiske Loves almindelige Veje ikke ødelægges, udtalte Sir Frederick. International Handel maa og skal have sin Gang, og Transport ad Søvejen er stadig den billigste og bedst kendte Transportmaade, men vi er endnu altfor stærkt handicappede af Fortiden. Konkurrencen fra udenlandske statsejede Skibe er ikke den mindst betydningsfulde af vore Handicaps, idet disse Skibe stadig sejles med Underskud, hvilket fremgaar af de Tal, U.S.A.'s Shipping Board nylig har offentliggjort til Støtte for et Andragende til Kongressen om en Bevilling til at hjælpe dem gennem det løbende Aar. Det udtales, at der vil udkræves 18 Millioner Dollars, og af Resultater offentliggjorte for 29 Linjer, der drives af Shipping Board, fremgaar det, at kun en af disse har haft et lille Overskud paa mindre end 5,000 Pd. Sterling.

Skibsfarten et paalideligt Barometer.

Skibsfarten er maaske den internationale Handels bedste Barometer, og mange af Sir Frederick's kloge Udtalelser passer for den Sags Skyld ogsaa paa den forhaandenværende Situation herhjemme. Selvfølgelig er Prisfaldet et Skridt i den rigtige Retning, men at tro, at det alene skulde være i Stand til at sætte Hjulene igang viser ikke megen Realitetssans. En saadan Ytring er i Virkeligheden — for at bruge et politisk Slangord fra Amerika — *banana oil*.

S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Den 6. Juli blev der af Retten i S.S. Nr. 66/1926, Radiotelegrafist O. B. Nielsen mod Dansk Radio A/S., afsagt saalydende Dom:

Sagsøgeren, Radiotelegrafist O. B. Nielsen, der var ansat som Radiotelegrafist hos de Indstævnte, Dansk Radio A/S, ombord i s.s. »Ørkild«, søgte i September 1924 Lægehjælp for en Knældelse, for hvilken han allerede i Maj s. A. var blevet behandlet af Overlæge Fenger Just. Rederiets Læge, Folmer Bentzen, der efter Undersøgelse af Sagsøgeren den 31. September 1924 ikke fandt ham arbejdsudygtig, ordinerede nogle smertestillende Draaber for Lidelsen, som han ansaa for en gonorrhøisk Knæledsaffectation. Efter Sagsøgerens Anbringende erklærede Lægen, at han vilde være helbredet i Løbet af 14 Dage.

Sagsøgeren, der var klar over, at han godt kunde passe sit Arbejde, men mente, at han ikke blev rask, for han fik Pleje i Land, lod sig derefter samme Dag — den 30. September 1924 — afmønstre »for Ferie«.

Efter Sagsøgerens Anbringende hjalp Medicinen ikke, og han konsulterede derfor ca. 14 Dage efter Afmønstringen sin egen Læge, Overlæge Fenger Just, der ordinerede Massage, hvorpaa Sagsøgeren blev massagebehandlet i Tiden fra 21. Oktober til 20. December 1924.

Under nærværende Sag har Sagsøgeren gjort gældende, at han var syg ved Afmønstringen, og at Rederiet uberettiget har nægtet at afmønstre ham paa Grund af Sygdom, hvorfor han under Henvielse til § 7 i Overenskomsten mellem de Indstævnte og Radiotelegrafistforeningen af 1917 kræver sig tilkendt:

Gage 1 Maaned.....	Kr. 280.00
Forplejningsgodtgørelse i 42 Dage à 5 Kr.....	- 210.00
Udgifter til Massagebehandling	- 176.00
Udgifter til Lægehjælp og Medicin.....	- 35.00
Ialt....	Kr. 701.00

tilligemed Renter af Beløbet 5 pCt. p. a. fra Sagens Anlæg den 22. Juni 1926, til Betaling sker.

De Indstævnte har paastaet sig frifunden, idet de har benægtet, at Sagsøgeren ved Afmønstringen var arbejdsudygtig og bestridt, at det er oplyst, at en Fortsættelse af Arbejdet vilde være forbundet med nogen virkelig Risiko for Sagsøgeren eller hans Sygdom. De Indstævnte gør gældende, at Sagsøgeren i hvert Fald ved at kræve sig afmønstret for Ferie og ved uden Forbehold at kvittere for Feriegodtgørelse Kr. 130.67 har givet Afkald paa den Godtgørelse, der maatte tilkomme ham paa Grund af Sygdom.

Subsidiært har de Indstævnte paastaet sig frifundne mod Betaling af Kr. 79.33, idet de har benægtet, at Sagsøgeren i Tilfælde af Afmønstring paa Grund af Sygdom efter egen Begæring vilde have Krav paa en Maanedes Hyre, hvorfor det herfor paastaede Beløb 280 Kr. maatte fradrages i det paastævnte Beløb, hvorhos Sagsøgeren i hvert Fald kun vilde kunne gøre Krav paa Forplejningsgodtgørelse i Tiden fra 21. Oktober, da Massagebehandlingen begyndte, hvorfor der fra det for Forplejningsgodtgørelse krævede Beløb maatte fradrages 21×5 Kr., altsaa 105 Kr., ligesom der for Massagebehandling maatte fradrages 106 Kr., da Sagsøgeren kun vilde have Krav paa Godtgørelse for den Massagebehandling, han har været underkastet de første 6 Uger efter Afmønstringen, hvorhos endelig efter de Indstævntes Formening den udbetalte Feriegodtgørelse Kr. 130.67 maatte fradrages i det paastævnte Beløb, hvis Sagsøgeren skulde betragtes som afmønstret paa Grund af Sygdom.

Sagsøgeren har anført, at han ikke tog Forbehold ved Afmønstringen og Afregningen, fordi Rederiets Maskininspektør havde følt sig stødt, da Sagsøgeren ved en tidligere Lejlighed tog Forbehold med Hensyn til en Afregning, og Sagsøgeren derfor nødig vilde tage Forbehold igen.

NY STABELAFLØBNING I ODENSE

Den 27. Juli 1926 løb Motorskib »Lionel« af Stabelen ved Odense Staalskibsværft. Skibet bygges til Dampskibs Aktieselskabet »Østlandet«, Oslo, der disponeres af Herr Skibsreder Alf Mohn. Det er et Lastdieselmotorskib med en Bæreevne af ca. 8,700 Tons d.w. paa et Dybgaende af ca. 26' 6". Skibet bygges med et Dæk og closed Shelterdæk og udstyres helt igennem som et førsteklases Lastmotorskib med 10 elektriske Spil etc., etc. Maskineriet bestaar af et Dobbeltkrue 6-cyl. Dieselmotoranlæg af Burmeister & Wain's originale Fabrikat i Stand til at udvikle 2,300 I.H.K. ved 150 Omdrejninger pr. Minut, der forventes at give Skibet en Fart af ca. 10½—10¾ Knob.

Afløbningen overværedes af Hr. Skibsreder Alf Mohn, Oslo, Rederens Slægtning Hr. Monrad J. Olsen fra Hollywood, U.S.A., med Frue, Rederiets Konsulent

Sagsøgeren har forøvrigt bestridt, at et Afkald paa Godtgørelse ifølge Sygdom vilde have været lovligt, og gør gældende, at han, selv om der maatte antages at foreligge et Afkald, ikke vilde være bundet ved det i det foreliggende Tilfælde, da Forudsætningen var, at han vilde blive rask paa 14 Dage, og denne Forudsætning er bristet.

Sagsøgeren har protesteret mod de Indstævntes subsidiære Paastand, idet han bl. a. har gjort gældende, at der ifølge Overenskomsten maa tilkomme ham en Maanedes Gage ogsaa i det Tilfælde, at han efter egen Begæring var blevet afmønstret paa Grund af Sygdom, samt at han ligeledes i saa Tilfælde vilde have haft Krav paa Feriegodtgørelse.

I § 7 i den nævnte Overenskomst findes følgende Bestemmelse:

»I Sygdomstilfælde, hvor Hospitalsindlæggelse finder Sted, tilkommer der Telegrafisten Ret til Forplejning og Lægebehandling i Henhold til Sømandsloven samt Gage efter Overenskomsten. Hvor Hospitalsindlæggelse ikke kan finde Sted, betales Forplejningsgodtgørelse med Kr. 5.00 pr. Dag samt ydes nødvendig Lægehjælp og Medicin.«

Det paagældende Rederis Maskininspektør, Valdemar Sotmann Bølling, har som Vidne forklaret, at Sagsøgeren den 30. Juni 1924 meddelte ham, at Lægen havde sagt, at han godt kunde gaa ombord og passe sit Arbejde, samt at han skulde tage noget Medicin, som Lægen gav ham Receipt paa, saa vilde han nok være rask i Løbet af 14 Dage. Sagsøgeren udtalte ifølge Vidnets Forklaring derefter, at han gerne vilde afmønstres paa Grund af Sygdom, men hertil svarede Vidnet, at det kunde ikke ske efter Lægens Udtalelser, og da der derefter blev Spørgsmaal om, hvorvidt Nielsen kunde afmønstres paa Ferie, stillede Vidnet sig imødekommende, men udtalte dog udtrykkelig, at i saa Fald var Sagsøgerens Sygdom Rederiet uvedkommende. Dette var Sagsøgeren ogsaa ganske klar over, og Resultatet blev derefter, at Sagsøgeren blev afmønstret for Ferie.

Sagsøgeren har for Retten forklaret, at han ikke bestemt tør bestride Rigtigheden af Vidnet Bøllings Forklaring, ligesom han har erklæret, at han var paa det rene med, at han godt kunde passe sit Arbejde, men ikke mente, at han blev rask, for han fik Pleje i Land.

Efter de under Sagen foreliggende Oplysninger er det ikke godtgjort, at Sagsøgerens Lidelse var en saadan, at han vilde have haft Ret til at begære Afmønstring paa Grund af Sygdom.

Forholdet er det, at Sagsøgeren har ladet sig afmønstre »for Ferie« og ikke paa Grund af Sygdom, og det er ikke oplyst, at Sagsøgeren er blevet behandlet paa uforsvarlig Maade af Rederiets Læge, eller at han overfor Rederiet har besværet sig over Lægens Behandling og stillet Krav om forsvarelig Lægebehandling. Sagsøgeren har ved at lade sig afmønstre som sket taget sit Standpunkt, og han, der end ikke har henvendt sig til Rederiet eller til de Indstævnte angaaende den nye Lægebehandling, han underkastede sig, men i saa Henseende har disponeret paa egen Haand, findes derfor ikke nu at kunne gøre Krav paa at blive stillet som om han var afmønstret paa Grund af Sygdom.

Idet der herefter ikke findes Anledning til at komme ind paa, hvad Parterne iøvrigt har anført til Støtte for deres Standpunkter, vil de Indstævnte i Henhold til det anførte være at frifinde. Sagens Omkostninger findes Sagsøgeren at burde godtgøre de Indstævnte med 70 Kr.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Dansk Radio A/S, bør for Tiltalte af Sagsøgeren, Radiotelegrafist O. B. Nielsen, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger bør Sagsøgeren inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse godtgøre de Indstævnte med 70 Kr. Intet Stempelforbehold.

Hr. Ingeniør Conradi, Oslo, Hr. Ingeniør Tuxen, repræsenterende Norsk Veritas, til hvilken Klasse Skibet bygges, samt Værftets Indehaver Hr. Skibsreder A. P. Møller. Skibet døbt af den unge Fru Monrad J. Olsen og fik Navnet »Lionel«.

Afløbningen foregik glat, og Skibet forhaledes straks efter hen til Værftets Udrustningskaj og forventes at være klar til Aflevering om ca. 2 Maanedes.

SKIBSFARTEN PAA NICOLAIEFF OG CHERSON

Det herværende Sovjetgesandtskab meddeler, at der i Juli Maaned d. A. er blevet oprettet en Kontrolstation i Havnen Otchakoff for passerende, udenlandske Skibe, hvorfor saadanne, bestemte for Nicolaieff og Cherson ikke længere behøver at gøre Ophold i Odessa's Havn for Kontrol.

OMGRUPPERING AF DEN NORDATLANTISKE SKIBSTRAFIK

Det danske Generalkonsulat i Hamborg har tilstillet Udenrigsministeriet følgende Indberetning: Det eventuelt forestaaende Salg af White Star Linien til det engelske Syndikat under Ledelse af Furness-Whity-Koncernen og Meddelelsen om Dannelsen af en albritisk Skibsfartstrust har givet »Liverpool Journal of Commerce« Anledning til at udtale, at man i England vil søge at holde de tyske Rederier Stangen. Det har i denne Forbindelse Interesse at danne sig et Overblik over Tonnage- og Passagerforholdene paa de Skibe, der sejler mellem Tyskland og de Forenede Stater. En saadan Oversigt har en aabenbart eminent Sagkyndig tilstillet *Hamburger Fremdenblatt*, og den skal paa Grund af dens interessante Detailler i det følgende citeres i Oversættelse:

»Da de tyske Skibe kun tager faa Passagerer ombord i England, vil en engelsk Udfordring kun kunne forstaaes saaledes, at man paany vil foretage et Fremstød mod de tyske Havne. Ligeledes skal Hamborg og Bremen efter stedfunden Salg af White Star Linien paa Grund af Konkurrenceklausulen i Salgskontrakten være de Tabende. Ifølge denne Klausul maa J. M. M. Co. efter Afstaaelsen af White Star Linien ikke underholde *nogensomhelst* Fart mod egne Skibe paa White Star's Hovedruter. Derimod har Franklin, Præsidenten for J. M. M. Co., til Hensigt at udvide sit Selskabs Ruter til Hamborg og Bremen, hvorved han regner med at overtage United States Liniens Skibe. Denne Linie tilhører det amerikanske Søfartsdepartement, og dens Skibe sejler allerede for Størstedelen paa Bremen.

Fordelingen af Trafikken.

»Et Overblik over det nuværende Omfang af Tonnage- og Passagerantallet for de transatlantiske Linier mellem Tyskland og de Forenede Stater giver følgende Resultat:

Hamburg—Forenede Stater.					
	Byggeaar	Br.-R.-T.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Albert Ballin	1923	20 815	220	395	600
Deutschland	1923	20 602	220	400	600
Hamburg	1925	21 133	225	475	455
Thuringia	1923	11 343	Kahyt	170	210
Westphalia	1923	11 343	Kahyt	170	210
Hapag	5 Skibe	85 236	665	1610	2075
Resolute	1920	19 653	297	272	421
Reliance	1920	19 582	299	260	458
Cleveland	1908	15 746	Kahyt	627	1146
United Stat. Lin.	3 Skibe	54 981	596	1159	2025
Hapag u. U. A. L.	8 Skibe	140 217	1261	2769	4100
Andania	1922	13 950	Kahyt	438	1142
Lancastria	1922	16 243	Kahyt	580	1196
Cunard Line	2 Skibe	30 193	Kahyt	1018	2338
Arabic	1908	16 785	Kahyt	ca. 460	ca. 1200
Cunard og White Star	3 Skibe	46 978	Kahyt	1478	3538
Ialt	11 Skibe	187 195	1261	4247	7638
Bremen—Forenede Stater.					
Columbus	1922	32 354	415	639	831
Stuttgart	1924	13 367	171	338	589
München	1923	13 411	171	340	558
Berlin	1925	15 286	313	298	528
Bremen	1900	10 826	Kahyt	344	514
Sierra Ventana	1923	11 392	Kahyt	122	1146
York	1906	8 976	Kahyt	289	492
Seylitz	1902	8 037	Kahyt	253	474
Lützwow	1908	8 716	Kahyt	289	520
Nordd. Lloyd	9 Skibe	122 365	1070	2912	5652
Geo. Washington	1909	23 788	504	444	839
Republic	1907	17 910	Kahyt	619	1332
Presid. Roosevelt	1921	14 127	201	—	236
Presid. Harding	1921	14 127	201	—	234
Unit. Stat. Lin.	4 Skibe	69 952	906	1063	2641
Ialt	13 Skibe	192 317	1976	3975	8283

Ifølge ovenstaaende førte af den mellem Hamborg, Bremen og de Forenede Stater befordrede Tonnage, som ialt udgjorde 379,512 Br. Reg. Tons, 207,601 Br. Reg. Tons tysk Flag og 171,911 Br. Reg. Tons engelsk og amerikansk Flag.

Stigning i Amerikas Andel usandsynlig.

»En Stigning i Tonnagen fra Amerikas Side kan foreløbig ikke tænkes. Ej heller, hvis Franklins Ønske om at kunne overtage United States Linien skulde blive til Virkelighed. Thi bortset fra »America« (tidligere Hapag, 21,144 Br. Reg. Tons), som for nogle Maaneder siden led Brandskade under

en Reparation, har United States Linien kun »Leviathan« (tidligere Hapag, Vaterland, ca. 54,000 Br. Reg. Tons) til Disposition. Søfartsdepartementets øvrige tidligere tyske Skibe, der i Aarevis ikke har været benyttet, kommer paa Grund af deres daarlige Tilstand, høje Alder og de eventuelle store Reparationsomkostninger slet ikke i Betragtning. Ligeledes vil American Liniens Skibe, der hører til J. M. M. Co., og som allerede for Aar tilbage blev sat ud af Fart mellem Hamborg-New York, paa Grund af de store Driftsomkostninger og deres Usikkerhed til den vanskelige transatlantiske Fart — de er oprindeligt byggede til transpacific Fart — vel næppe igen blive dirigeret til Hamborg. Skulde Salget af United States Linien komme i Stand, maa man regne med, at den tidligere »Vaterland« vilde komme til at genoptage sin gamle Rute mellem Cuxhaven og New York. Men hvor længe — dette gælder ogsaa for de øvrige Skibe —, det vil trods den billige Salgspris, der kan forventes, afhænge af de Forenede Staters Subventionspolitik og andre stadig paany opdukkende protektionistiske Planer.

Englands Deltagelse.

Af større Betydning for de tyske Søfartsinteresser er den kapitalistiske Koncentration indenfor den engelske Storsøfart, hvis Følger endnu slet ikke kan overses, endskønt ogsaa denne Plan endnu kun er i sin Vorden. Søger man en Forklaring til den ovenciterede Udfordring i en engelsk Avis, saa kan denne kun ligge i, at de engelske Rederier ikke har opnaaet det Resultat, som de ved Udvidelse af deres Linienet til Hamborg og Bremen havde forestillet sig i Henhold til visse Artikler i Versailles-Traktaten, saasom Artikel 322 (Udelukkelse af Hapag's og Lloyd's umiddelbare Medvirkning i Udvandrergrensekontrolstationerne i det tyske Rige) og andre.

»Fra Bremen har White Star Linien efter knap to Aars Virksomhed (1922—23) atter maattet indstille sin Fart, medens Royal Mail i dette Aar endnu ikke har kunnet ekspedere nogen Damper fra Hamborg. Da begge Royal-Mail-Damperne »Ohio«, 18,940 Br. Reg. Tons, og »Orduua«, 15,499 Br. Reg. Tons, der endnu i 1925 sejlede imellem Hamborg og New York, er udgaaet, er den engelske Tonnage gaaet tilbage fra 81,417 Br. Reg. Tons til 46,978 Br. Reg. Tons, altsaa 34,439 Br. Reg. Tons. Ligeledes er, som det fremgaar af ovenstaaende Opstilling, Cunard og White Star Liniernes Tonnage vedblivende ringe lige overfor Hapag-Harrimans Fællesfart, hvortil maa bemærkes, at Cunard Liniens andet Skib »Lancastria« den største Del af Aaret ikke afgaar fra Hamborg. Hvor stor de engelske Skibes Andel i den hamburgske Passagertrafik har været i de sidste Aar, kan man ikke talmæssigt nøjagtigt bevise. Saa meget er imidlertid bekendt, at Hapag-Harriman Fartens Andel i det forløbne Aar udgjorde mere end 80 pCt. af de i Hamborg indskibede Passagerer i den transatlantiske Fart imod ca. 60 pCt. i 1924; altsaa en ret betydelig Stigning. De absolute Tal for Trafikken mod Vest beløb sig for begge Aar til 42,430 Personer (1924) og 56,286 (1925). Disse sidste Tal omfatter ganske vist ogsaa de Passagerer, der er taget ombord i engelske og franske Havne. Hidtil er den engelske Position i Hamborg altsaa blevet daarliger. Det maa antages, at de ulige stærkere engelske Rederier vil sætte alt ind paa igen at aftvætte denne Plet. Ganske vist finder en Regulering af Andelenes Sted gennem Atlantik-Konferencen. Men ogsaa disse Kontrakter er underkastet den Stærkeres Magt.«

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM ANTWERPEN OG HAMBURG

Det danske Konsulat i Rotterdam indberetter til Udenrigsministeriet:

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringsstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 7 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1920	10,278	15,327,419	7,426	11,428,598
1925	7,916	11,679,678	6,439	9,649,183
Forsk.	+2,362	+3,647,741	+987	+1,779,415
	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	7,730	9,033,784	6,184	10,795,090
1925	7,871	9,655,088	5,786	9,754,590
Forsk.	+141	+621,304	+398	+1,040,500

OPLÆGNINGERNE

Den 10. ds. var der af den under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Tonnage oplagt ialt 14 Dampere med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 14,314 og 20,869 Tons.

DANSKE SEJLSKIBSREDERIERS PROTECTION CLUB

I Nr. 29 af *Dansk Søfarts Tidende* bragte vi et Referat fra Generalforsamlingen i »Danske Sejlskibsrederiers Protection Club«, hvori bl. a. omtaltes det Antal nye Sager, som Clubben i Aarets Løb havde ført for sine Medlemmer.

At Clubbens Virksomhed har været til stor Gavn for dens Medlemmer fremgaar klart af et Cirkulære, der senere er udsendt til disse, og hvori der gives en

kortfattet Fremstilling af de førte Sager og Resultatet i hvert enkelt Tilfælde.

I en Mængde af Sagerne fik Rederne ved Protection Clubbens Intervention helt eller delvis Medhold i de af dem stillede Krav, og der kan saaledes ikke være nogen Tvivl om den Fordel, Protection Clubben virkelig betyder for de Sejlskibsredere, der er Medlemmer af den.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 10. August 1926

Efterspørgselen efter Tonnage for Kul fra Staterne til U.K. er atter bedre for prompt Lastning, hvorfor er betalt 16/- paa de vanlige Betingelser, og flere Baade er sluttet med saa sen Annullering som 15./25. September, desværre til reducerede Rater, men det, at Befragterne nu tager Tonnage paa saa langt Sigt, betyder noget for de øvrige amerikanske Markeder. *Montreal* maa snart for Alvor begynde at røre paa sig, og der er al Grund til at vente noget godt fra denne Kant iaar. Saisonen er jo aldrig lang, Kornet skal udsikbes, Bankerne og Farmerne maa have cash, men det er i Øjeblikket et Spørgsmaal om Pris og een af Parterne — om det nu bliver Køber eller Sælger — maa bide i det sure Æble.

For prompte Baade ud fra la Plata er der igen en Opgang. Ogsaa her diskonteres Markedet i for høj en Grad forud ved at nogle slutter a head til for lave Rater, og en enkelt Slutning kan let ødelægge de bedste Forhaabninger. Ganske vist skal man aldrig stole paa la Plata, og især ikke i disse unormale Tider, hvor Europa — som altid har været den bedste og paalideligste Aftager — handikappes af Valuta- og politisk Virvar, men de gode Korneksportører maa regne med, at Priserne maa og skal ned før der kan komme et legitimt og gunstigt Marked. Østens Markeder ventes der endnu paa, og Tramptonagen har her endnu vanskeligere Kaar end i de nordatlantiske Markeder. Nord-Østersømarkedet er endnu meget livligt, og vi er stadig af den Opfattelse, at Strejkens Ophør i U.K. ikke vil gøre Stillingen daarligere.

TRÆLASTMARKEDET

Af gode DBB Ladninger udbydes der svært faa,

hvorimod Props kan faas i rigelig Mængde og U.K. skal bruge en hel Del, saasnart Minerne atter kommer igang. Raterne er jævnt faste, og noget mere end de noterede Cifre kan som Regel gennemdrives. En Del Baade har allerede sluttet op for September til Rater, der fuldt ud svarer til Dagsfragten for prompt Lastning, og da der stadig er en glædelig Fasthed i Kulraterne fra Østersø- og Nordsøhavnene, selv for Lastning i Slutningen af Maanedene, kan Trælastmarkedet ikke godt blive daarligere. Bunkerpriserne er urimelig høje, og Kvaliteten ikke altid 1ste Klasses, saa Resultatet af en Trælastrejse giver kun et maadeligt Overskud, og dette endog kun forudsat, at alting gaar godt, og Indtagendet svarer til Forventningerne, hvilket meget sjældent er Tilfældet for Props og Pulpwood's Vedkommende. Til visse nordfranske Havne gaar Rederne ikke gerne, saalænge der er Strejkerisiko, men de franske Befragtere kan ikke indse Rimeligheden af at betale mere af den Aarsag, og det er derfor temmelig givet, at de Laster faar Lov til at ligge, indtil Betingingen staar i Forhold til, hvad der kan faas til andre Lande. En DBB Ladning (2/3 Boards) fra Himango og Raumo til Calais blev for et Par Dage siden noteret til 37/- og er nu oppe i 39/6d., men selv til denne Rate er der ingen Reflektanter. Pulpwood og Props betales forholdsvis bedre og Ekspeditionerne er hurtigere.

1,200 Favne Pulpwood Syd Finland/Calais er sluttet til 37/-, option Rouen 38/-. Mindre Baade burde have mindst 1/- 1/6d. mere; 1,150 Favne Props Danzig/Calais 39/6d.; 1,000 Favne Props 1/2 Sydfinland/Grangemouth 42/-; 1,500 Favne Props Leningrad/E.C., 43/-; og 600/700 Favne Props Reval og Øsel/Bruges udbydes

(Fortsættes Side 539)

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

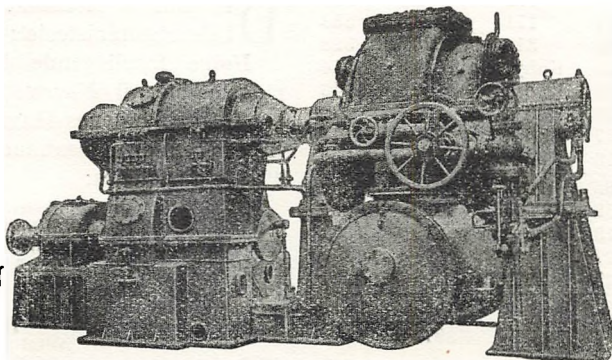
MED TANDHJULS-UDVEKSLING

DRIFTSIKKER

ØKONOMISK

ENKEL

KONSTRUKTION



LILLE RUMFANG

LILLE VÆGT

LET

TILGÆNGELIG

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

AKTIESELSKABET

ATLAS

KJØBENHAVN L

(Fortsat fra Side 538).

til 45/- 46/-; 1,000 Favne 2/3 Sydfinland/Rotterdam, Hfl. 23.00. 1,050 Stds. Haparanda/Sharpness rapporteres sluttet til 50/-, 3/- Losning.

600 Stds. Kotka/London, 43/-; 600 Stds. Wasklot/London, 45/-; 400 Stds. Umeå/Poole, 58/-, nyt Scanfin, 13/9; 900 Stds. Leningrad/Hull, 46/6d., incl. charges; 600 Stds. Leningrad/Cardiff, 50/6d., nyt Scanfin; Hvidehavet er fastere med mere Forretning og Canada tager en Baad nu og da, men der er ingen større Variation i Raterne.

KUL, KOKS ETC.

En utrolig Mængde Tonnage er engageret i Kultransporten fra de forskellige kontinentale Havne til U.K., Frankrig og Skandinavien, og der mærkes en væsentlig Bedring over det hele. Raterne varierer en Del, men som Helhed kan der ikke klages, og noget Overskud maa der blive paa de fleste Rejser. Rotterdam/København betaler ca. 6/- for Kul for store Baade, 8/6d.—8/9d. 2,000/2,500 Tons Cokes, Stettin/København 7/- Kul, Stettin/E.C. 8/6d.—9/-, Vestkysten 2/- à 3/- mere, Danzig/Rouen 8/- 1 Franc Losning, Rotterdam/Bordeaux 6/- 1 Franc, Elben/E.C. 6/- o.s.v.

Udgaaende Ladninger fra U.K. er der selvsagt ikke mange af og hovedsagelig Smaaladninger som Klid, Lerjord etc. Et Par Baade har faaet general cargo fra Manchester til Leningrad og Murmansk, og der er betalt £1,000 F.I.O. Basis 150,000 cbf. Bale til Leningrad og £50/75 mere for Murmansk.

MIDDELHAVET ETC.

Saa vel de udgaaende Kul- og Koksladninger som de hjemgaaende Markeder er lidet tilfredsstillende, men tenderer dog højere. *Sortehavet* har taget en Del Baade, væsentlig græske til ubetydelig højere Rater. Fra *Donau* kommer der snart en betydelig Efter-spørgsel, og de nuværende Rater, ca. 17/- Kontinentet, 19/- 20/- 3 danske Havne, skulde gerne op med mindst 2/- 3/-.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kornmagasinerne i Montreal er fulde, og daglig kommer Varerne ned fra det Indre af Landet, men Eksporten kan ikke rigtig komme igang. Montreal plejer ellers at være »the market« paa denne Aarstid og giver som Regel Overraskelser, gode som daarlige. Kuleksporten til U.K. har iaar været en slem Konkur-

rent, og det ene Marked har maaske ventet paa det andet for at slippe billigst muligt, men nu kan Montreal ikke vente længere, og det nordamerikanske Marked tegner godt i de første Maaneder. Kulbefragterne er nu gaaet igang med at slutte frem i Tiden, og dette kan kun stimulere de andre Markeder. For prompt Tonnage er Raterne steget en Del, til 15/9d. 16/-; ultimo August og primo September betinger 14/6d.—14/-, medens de Baade (8,000/10,000 Tonnere), som er sluttet med 10./25. September Annullering har maattet acceptere 13/6d.—13/-. Vestitalien, Øerne, Port Said, Constantinopel og River Plate har været ret store Aftagere af amerikanske Kul, og Raterne er faste uden nævneværdige Forskydninger. Cuba/U.K.-Cont. gøres til 21/6d.—22/6d., Gulfen/Rotterdam 18 Cents, Grækenland 4/9d., Gulfen/River Plate 24/-, Gulfen/Kontinentet ca. Doll. 4.00 net charter og ca. 160/- for pitchpine til Plate. *Vancouver/U.K.-Cont.*, Oktober/November Lastning er steget til 31/3d.

SYDAMERIKA

Udgaaende fra Rotterdam ligger fremdeles omkring de 14/-—14/6d. for prompt og indtil 15. September Lastning. Det hjemgaaende Kornmarked var en Overgang stærkt paa Retur, men har rettet sig, og selv om 30/- ikke er Dagsraten, er der dog betalt 28/6d. for August og 26/- for September Afskibning. Rosario/New York, Høfrø, er værd ca. Doll. 5.75. Efter al Sandsynlighed kan der regnes med et fast Marked de første Par Maaneder, da Tilgangen af Tonnage er betydelig mindre, end den har været i lange Tider.

ØSTENS

Markeder er fremdeles lidet opmuntrende for Tramp-tonnagen. Karachi/U.K.-Cont. faar billige Baade, ca. 19/-, Mauritius 24/-, og Australien ser ikke ud til at kunne komme igang, men Vladivostock er oppe i 30/- for November Lastning, hvilket er et godt Tegn, om end dette Marked ikke er istand til at bære det hele.

TIME CHARTER

For Levering paa Pacific Kysten søges Motorskibe og Dampere for 12/18/24 Maaneder til Rater, som kan give Overskud, men kun lige til Forrentning og Amortisation. Vestindien har bl. a. betalt Doll. 1.75, 3,400 Tonner, 1.30 5,600 Tonner. For europæisk Regning gøres der saa godt som intet.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittler«
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannola«
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia«
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohn«
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittler«
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm«
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blomberg«
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklund«
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Association«
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund«
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund«
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund«
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund«
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring«
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Export«
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass«
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlroos«
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqvist«
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqvist«
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek«
do.	Merivalitys Osakeyhtiö.	»Merivalitys«
Iakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Association«
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompts«
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed«
Möllersvik	Stuvarebolaget	»Prompts«
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed«
Himango	Stuvarebolaget	»Prompts«
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed«
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatch«
do.	F. Thompson	»Thompson«
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompts«
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompts«
Kemi	S. R. Bygglin	»Bygglin«
do.	Stuvarebolaget	»Prompts«
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco«

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

HOBRO

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 Fischers« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibs-Selskab, København*
De private Assurandører, København · Lloyds, London

CHR. RØRHOLM
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
 TELEFON 413 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

AALBORG

HOLBÆK

CHR. JENSEN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon.. 2256 Statstelefon 40
 Telegr.-Adr.: »SØBORG«

JØRGEN L. FISKER
 (H. MUNCH'S EFTFL.)
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 (SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)
 Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
 ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

STATSTELEFON 16
 TELEGRAM-ADR. »MARITIME«
Rechnitzer, Thomsen & Co.
 EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
 *

WILH. CHR. BECH
 (INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
 FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTINA«
 Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
 Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.*

HORSENS.

JOHS. UTZON
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2
 Telegram-Adresse: »UTZON«

HANS OLESENS EFTF.
 (NIELS WANG)
 SWORN SHIPBROKER
 STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
 Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
 Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

KALLUNDBORG

ALFR. HOVMAND
 SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
 British Vice-Consulate for Lolland-Falster
 Landmandsbankens Bandholm Agentur
 Telefoner 11 & 41
 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

FINSEN & SCHULTZ
 EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG
 TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
 Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

KOLDING

J. LAURITZEN'S
 MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
 BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
 TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 822

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
 BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

KORSØR

NIC. PEDERSEN
 HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
 SKIBSMÆGLER
FREDERIKSHAVN
 Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

P. JØRGENSEN & CO.
 (ETABLERET 1867)
 EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR
 Telefoner: Provins Nr. 6-16-68 Statstelefon Nr. 11
 Telegram Adresse: »JØRGENSEN«

DEN VOLDSSOMME GÆRING I RUSLAND

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det vil endnu mindes, bl. a. fra en Kronik her i Bladet, hvorledes *Sinovjeff* med Støtte af Leningrads Arbejdere i Foraaret rejste en meget stærk Opposition imod Regeringen i Kreml. Misfornøjelsen var saavel i den gamle Hovedstad som udenfor den saa stærk, at Bevægelsen havde let ved at brede sig, og det saa en Tid ud til, at det vilde komme til veritabel Borgerkrig. Der blev dog gydt Olie paa Bølgerne, men Gnidningsmodstanden mellem de forskellige Afskygninger havde været saa stærk, at Rusland i Dag staar for os i et helt andet Lys end for blot et halvt Aar siden. Der er foregaaet en meget stor Omvæltning, som vil faa den allerstørste Betydning for hele det kommercielle Liv.

Gennem fire og en halv Maaned rasede Regeringens Kamp imod *Sinovjeff* og imod Leningrad, som var Hovedkvarteret for *Sinovjeffs* Tilhængere. Den ene Kommissær efter den anden sendtes dertil for at revse det kommunistiske Partis og Arbejdernes Ledere. Der foregik vidt forgrenede Personskifter og udadtil forstod man saaledes at bevare en vis Ro, men Misfornøjelsen svandt ikke, fordi der var saa stærk en Gæring indadtil.

For Skibsfarten kan det ikke mindst være af Interesse at se, hvad det er for Aarsager, der er Skyld i den stadige Uro, som raader blandt alle Arbejderne i de russiske Industriegne. Der maa jo være noget, der er galt. Svaret paa hvad det er, blev givet i den store Tale, som *Uglanoff* holdt for nylig for det store Raad i Moskva. »Fremfor alt er det Dyrtiden, som lammer Landet; den bliver stadig værre og værre. Den er fremkaldt gennem Inflationen, og den fører til en Sænkning af Reallønnen.« Den økonomiske Desorganisation, som igennem det bolsjevikiske System er blevet en konstant Foreteelse, øver i Form af Dyrtid et stærkt Tryk paa Arbejderne. Men Virkningerne gaar endnu længere. Som Følge af den almindelige finansielle Forvirring indenfor den russiske Industri, særlig i Ural, i Donezbækkenet, i Distriktet Tula og i Leningrad, har Arbejderne kun delvis faaet deres Løn fra Marts Maaned. Hvad det vil sige for de besiddelsesløse Klasser kan alle forstaa, og man kan ikke undre sig over, at Arbejderklassen nu befinder sig i en Gæringstilstand, som er alt andet end ufarlig. Der er i Virkeligheden Uro overalt. Der har været aaben Revolte i den store Arbejderkoloni Perovo-Kasansk ved Moskva og i Zartizger boykotter Arbejderne Fabrikerne og fører det skarpeste Sprog imod Kommunismen og den bolsjevikiske Regering. Man byder faktisk talt Staten Trods i en Grad, som er ganske uhørt.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frishavnens Skibsprovianteringsforretning, Frishavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

Arbejderne i Lugansh har enstemmigt erklæret, at de ikke længere vil finde sig i de nuværende Forhold, og det er i de sidste fjorten Dage kommet til endog meget blodige Revolter i saavel Moskva, Leningrad, Ivanovo-Vosnessensk, Orechovo-Sueff som Uralområdet. Antallet af de dræbte tælles nu i mange Tusinder.

*

Disse Uroligheder er ikke at ligne ved almindelige Revolter. De spiller en stor psykologisk Rolle, fordi de virker ind paa Arbejdernes Sind og lidt efter lidt faar dem til at se og dømme anderledes om Tingene. Det er først ved et nærmere Studium af Begivenhederne, at man bliver klar over deres Rækkevidde i denne Henseende. *Sinovjeffs* Kamp og talrige andre Begivenheder i Rusland kaster et skarpt Lys over Forhold, som man ellers ikke faar ret meget at vide om. Faktum er, at Arbejderne nu staar i aaben Opposition til Regeringen og af al Magt forsøger at komme den ind paa Livet. De ældre Arbejdere, de, som har været med i Krigen og som har deltaget i Revolutionen, føler sig som Revolutionens Bærere og Støtter. De ved, at det er dem, der har skabt hele det revolutionære System. De er nu mere end forbitrede, fordi deres Stilling er blevet forværret i den Grad, at de har ringere Levevilkaar end før Krigen. De synes, de er blevet snydt, og i deres Vrede vender de sig imod Lederne, som de fordrer skal styrte Statskapitalismen og gennemføre det kommunistiske Program. Denne mindre Del af Arbejderne danner sammen med Moskvaerne, som stadigvæk mener, at de er Ophavsmænd til Revolutionen, den saakaldte venstre-radikale Fløj, hvis Ledelse nu er i Hænderne paa *Sinovjeff*. Det er saaledes ikke nogen Tilfældighed, at han har fundet stærkere Støtte i Leningrad end noget andet Sted. Den gamle Hovedstad ligger jo nær ved Ruslands Østersøflaade, og den engang saa blomstrende Industri har beholdt en omend meget reduceret Del af den gamle Arbejderstamme.

Derimod har de unge Arbejdere ude fra Landet, og især de ikke fagudlærte begivet sig til »lille Mor Moskva« eller til Provinsen. De er numerært set det stærke Element, blandt andet fordi de Arbejdsløse slutter sig til dem, og de danner den højre Oppositionsfløj imod Regeringen. Disse Mennesker har endnu ikke tabt den intime Kontakt med Landet og den lille By derhjemme — og derfor næres den russiske Bondes typiske Had til Bolsjevismen, som har ruineret ham fuldstændigt. De længes efter de gamle Tider, da de var udenfor alt hvad der hedder Politik. De vil en Reaktion, men mangler den Mand, der kan lede dem. Uden Tvivl er der mange af de indsigtsfulde Kommuniste, som sympatiserer med dem, men ingen vil nu stille sig i Spidsen for dem, af Frygt for at brænde Fingrene. Eksemplet *Trotsky* er endnu i friskt Minde. Men før eller senere vil denne Masse komme til at spille en stor Rolle. Officielt gaar de for at være partiløse — fordi der ikke maa dannes politiske Partier i Rusland, men ingen kan tage Fejl af den politiske Profil.

Den er vendt imod Arbejderregeringen og den vil en Dag faa det ganske ubegrænsede Had at føle.

*

Det er denne Bevægelses Magt, som er i stadig Vækst, og just derfor kunde *Sinovjeff* foretage den politiske Svingning, som har vakt saa betydelig Opsigt. Leningradoppositionens Stilling var meget stærk, og den blev yderligere styrket, da *Sinovjeff* helt gik over til den. Det betød et Omslag i hele den indre Politik, og Rusland ledes nu, som Følge af hele denne Udvikling, af et Triumvirat *Kameneff*, *Sinovjeff* og

(Fortsættes Side 543).

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
 Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
 Nykøbing F.

NØRRESUNDBY

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøld"
 Amaliegade 36

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
 NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
 Telegram-Adresse: „Charting Mariager“
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
 STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
 NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
 Telefon Nr. 108 & 618

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
 Telegram-Adresse: Broker

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

CARL HASSAGER & C^o

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr.-Adr. "Hassager"

NYBORG

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

Telegram-Adresse: »WANG«. Telefon: Nr. 57 (Dag og Nat).

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

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
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny Skibsmægler.

Chr. Rørholm, der i en Aarrække har været kgl. Vejer og Maaler i Hobro, har i disse Dage faaet Bestalling som edsvoren Skibsmægler i Hobro Købstad.

Kajafgifterne i Frankrig forhøjede.

Kajafgifterne, som Regeringen fastsætter for alle franske Havne til Gengæld for den Støtte, Staten yder ved Havnearbejder, er nylig blevne forhøjede som følger:

Procentdel af Ladning behandlet	AFGIFT	
	Ny Sats i Frcs. pr. N.T.	Gammel Sats i Frcs. pr. N.T.
Under 10 pCt.	0.30	0.25
10—25 -	0.75	0.25
25—50 -	1.50	0.50
over 50 -	3.00	1.00

Skibe, der ankommer fra eller afgaar til nærliggende udenlandske Havne (cabotage international) betaler kun Halvdelen af de ovennævnte Afgifter. Ved gentagne Besøg kan Betaling af et fast Beløb tilstedes. De ovennævnte Afgifter vedkommer ikke de Afgifter, som de lokale Havnemyndigheder paalægger. Der har ligeledes fundet Forhøjelser Sted for Told- og andre Afgifters Vedkommende.

Belt-Rederiet.

Under Firmanavnet »Beltrederiet« er der i Kiel dannet et Rederi med det Formaal at opretholde en regelmæssig ugentlig Forbindelse mellem Kiel og de danske Havne ved Store og Lille Belt. Farten er allerede aabnet med tre smaa hurtiggaaende Motorsejlere.

Cardiff Channel Dry Docks.

The Cardiff Channel Dry Docks and Pontoon Company Limited, Cardiff, meddeler, at Selskabets Channel Dry Dock i Newport fremtidig vil blive kaldt: Tredegar Dry Dock Nr. 2, medens den oprindelige Tredegar Dry Dock vil blive Nr. 1. Begge Tørdokke og Skibsværfter vil blive ledede af Tredegar Dry Dock Nr. 1. Ved denne Foranstaltning er det blevet Selskabet muligt at nedsætte dets Priser, uden at dets Ydeevne er blevet formindsket.

(Fortsat fra Side 541).

Trotski. Men det mangler ganske den indre Styrke, som i saa høj Grad udmærkede Lenin i hans første Aar. Mellem disse tre er der Splid, og selv om Sinovjeff er den stærkeste, har de andre dog ogsaa et Ord at skulle have sagt. Den Raadløshed, der hersker, mærkes blandt andet i Indenrigspolitikken, der i grel Modsætning til Udenrigspolitikken lider af Raadvildhed. Man ved i Virkeligheden ikke, hvad man vil. Der foretages alle mulige taktiske Manøvrer, for at holde Opposi-

Skibsklareringssalær i Sverige.

Ifølge et Regeringsdekret skal Kundgørelsen af 29. Juni 1923 om en midlertidig Ændring af § 14 i den fornyede Skibsklarerings-Forordning af 9. Juni 1893, der udløb den 30. Juni 1926, forblive i Kraft indtil den 30. Juni 1927.

Skruet ned af Isen.

Besætningen fra det norske Fangstskib »Staalis«, der blev skruet ned af Isen udfør den østgrønlandske Kyst, er nu ankommet til Bodø.

Skipperen, Arne Jensen, fortæller, at Forliset fandt Sted øst for Angmagsalik den 11. Juli. Man havde fuldt Fangst ombord, ca. 1,300 Dyr, og agtede 2 Dage efter at begive sig paa Hjemvejen. En Storm af nordøst satte Isen i Bevægelse, og »Staalis«, som var helt omsluttet af Isen, blev skruet ned. Dette skete 5 Kvartmid inde i Isen, og Besætningen havde 8 Timers Slid med Baadene, som de trak over Isen for at naa ud til »Hvalros« af Aalesund, som sammen med »Hvidehavet« laa udenfor. »Hvalros« fik under Isskrningen sit Rør ødelagt, men da den var lettere end »Staalis«, undgik den at blive knust. Besætningen paa »Staalis« fik intet med sig af deres Effekter ombord. »Hvalros« førte Besætningen til Isafjord paa Island, hvor Baaden fik udbedret sin Skade. Besætningen blev derefter ført til Aalesund og fortsatte med Hurtigruten derfra og hjem. »Staalis« Besætning bestaar af 12 Mand.

Det var Skibets anden Tur i Aar, idet den kom fra Vestisen i April med fuld Last og stak ud fra Tromsø igen den 10. Maj. Skipper Jensen fortæller videre, at Fangstforholdene har været gode i Aar for hans Vedkommende, men for Aalesundsflaaden var det gaaet daarligt.

Dansk Sejlskibsrederiforenings nye Sekretær.

Den nyvalgte Sekretær i Dansk Sejlskibsrederiforening, Kaptajn Hansen, »Nordstjernen«, Marstal, er nogle og tredive Aar gammel. Han har været Skibslører siden omkring 1914, førte først Skib for sin Svigerfader, A. E. Rasmussen, Sølvgade, gik derefter over i »Falken« og har nu i flere Aar været Fører i »Det danske Sejlskibsrederi«. Han stammer fra Fyn og er en dygtig og sympatisk ung Mand.

Sekretæren bliver boende i Marstal.

tionen nede, men intet hjælper. Heller ikke de store Taler. De revolutionære Slagord er opbrugte, og det har ikke været muligt at finde nogle nye, som er af den Beskaffenhed, at de kan afholde Masserne fra Kritik i Ord og Handling.

Det gærer og bryder, og inden Sommeren er forbi, vil vi uden Tvivl høre virkeligt Nyt fra Rusland.

Johannes Lehmann.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. August 1926.

London	18,32	Madrid	58,10
New York	377,75	Amsterdam	151,65
Berlin	89,80	Stockholm	101,00
Paris	10,95	Oslo	82,65
Antwerpen	10,75	Helsingfors	9,52
Zürich	73,05	Prag	11,20
Rom	12,85	Wien	53,45

DANSK

SEJLSKIBSREDERI-FORENING

Adresse er fra den 15. August 1926 forandret til: Reberbanen, Marstal.

Fra samme Dato er som Sekretær og Kasserer ansat Kaptajn H. L. Hansen, Marstal.

POSITIONSLISTE PR. 9. AUGUST 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, pass. Brunsbüttel 7.8.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Olsen, ank. Danzig 7.8.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Port Said 5.8. til Genoa.
s.s. Aladdin, Nielsen, pass. København 8.8. p. R. t. Antwerpen.
s.s. Alderney, Nielsen, afg. Narvik 6.8. til Antwerpen.
s.s. Alexandra, ank. Rotterdam 4.8.
s.s. Alfa, ank. Wick 4.8.
s.s. Alfred Hage, ank. Grimby 9.8.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Valencia 7.8. til Malaga.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Punta Arenas 3.7.
s.s. Anna, ank. Danzig 17.6.

m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, ank. Drammen 5.8.
s.s. Anneberg, Korff, afg. Wiborg 4.8. til Hartlepool.
s.s. Arabien, Olsen, afg. Norfolk Va. 31.7.
s.s. Argentina, Juel-Larsen, afg. Rotterdam 14.7. til Buenos Aires.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Rotterdam 5.8.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Norfolk 6.8.
m.s. Asia, Skjoldam, pass. Djidjelle 7.8.
s.s. Askø, Vinding, afg. Danzig 4.8. til Leith.
m.s. Astoria, Beldring, ank. Vancouver 22.7.
s.s. Astrid, Bjarke, pass. Holtenau 7.8. p. R. t. Danzig.
s.s. Atlantic, Petersen, afg. Colombo 4.8. til Menado.
m.s. Australien, Christensen, afg. San Francisco 4.8. til Hamburg.

m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 3.8.
s.s. *Axel*, Jensen, ank. Godhavn 2.8.

B

s.s. *Beira*, Rasmussen, afg. Londonderry 6.8. til Rotterdam.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Newfairwater 9.8.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Boulogne 2.8.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Stettin 4.8.
s.s. *Bodil*, ank. Gandia 7.8.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Holtenau 7.8. p. R. t. Danzig.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Portland Ore 9.8.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Botwood N. F. 7.8.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. London 5.8.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 7.8. til Buenos Aires.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Immingham 31.7.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 7.8.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 8.8.
s.s. *Britta*, ank. Wiborg 7.8.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Stettin 6.8.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Bremen 7.8. til Reval.
s.s. *Børglum*, Hansen, ank. Grangemouth 2.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Rio Janeiro 31.7. til København.
s.s. *Carmen*, ank. Wiborg 8.8.
s.s. *Charkow*, Petersen, i København-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Kanal 5.8. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Rotterdam 7.8.
s.s. *Christiansborg*, Lund pass. Ushant 7.8.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Trångsund 7.8.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Boston 7.8. til New York.
s.s. *Cyrlil*, Duhn, ank. Stettin 9.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Holtenau 8.8.
s.s. *Dan*, Borck Clausen, afg. Danzig 5.8.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 4.8.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Rotterdam 8.8. til København.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Shanghai 6.8.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Barry 5.8.
s.s. *Delaware*, Falkenberg, ank. Brahestad 1.8.
s.s. *Diana*, Tramp, oplagt.
s.s. *Dorrit*, ank. Danzig 27.7.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Aalborg 11.7.
s.s. *Ebba*, pass. Brunsbüttelkoog 10.8.
s.s. *Ebro*, Andresen, i København-Leningrad Ruten.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Danzig 7.8. til Hegsham.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Nantes 6.8. til Danzig.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Leith 6.8.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. London 6.8.
s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 8.8. p. R. t. London.
s.s. *Erik*, Christensen, ank. Calais 7.8.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Trångsund 8.8.
s.s. *Enigheden*, Kristensen, ank. Berwick o. T. 5.8.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Trångsund 8.8.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Poole 8.8.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus i Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Landskrona 9.8.
s.s. *Esther Maria*, Richelsen, ank. Bordeaux 9.8.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Danzig 2.8.
s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 2.8.
s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Fjeldborg, i Rutfart København-sydøyske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Colombo 8.8.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Göteborg 6.8.

s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
m.s. *Fionia*, Dahl, pass. Aden 7.8. p. R. t. Colombo.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Tøfte 7.8.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Grangemouth 4.8.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. New Orleans 3.8.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Philadelphia 31.7. til Belfast.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 3.8.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Harburg 8.8.
s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Liverpool 4.8.
s.s. *Frigga*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Hejde, ank. Walkom 31.7.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 7.8. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Gerda*, ank. Barcelona 6.8.
s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Antwerpen 5.8.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Gand 4.8.
s.s. *Gunver*, afg. Göteborg 7.8.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Ghent 2.8.
s.s. *Halvdan*, Ørbeck, ank. Danzig 7.8.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Hull 6.8.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Hammerhus*, Rosenhøj, pass. Ushant 7.8.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Danzig 8.8.
s.s. *Harald*, Pedersen, afg. Calais 7.8. til Rotterdam.
s.s. *Harriel*, pass. Oran 9.8.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Helene*, pass. Ushant 6.8.
s.s. *Helga*, ank. København 10.8.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 3.8.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Grimsby 6.8.
s.s. *Hindsholm*, Bastholm, ank. Swansea 7.8.
s.s. *Hjelm* oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Aarhus 9.8. til København.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kotka 5.8.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Schiedam 4.8.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Callao 5.8.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. København 7.8.
s.s. *Inger*, ank. Susa, 2.8.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. London 7.8. til Finland.
s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Ankensen, ank. Garston 3.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Jerne, ank. Kotka 2.8.
m.s. *Java*, Schmidt, ank. Oslo 8.8.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New York 31.7.
s.s. *Jenny*, pass. Ushant 9.8.
s.s. *Johanne*, ank. Memel 7.8.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, oplagt.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. West Hartlepool 4.8.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Brunswick 7.8.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Emden 8.8.
m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Penang 7.8. til Port Swettenham.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Tyne Dock 7.8.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Hull 5.8.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Boston 5.8. til Danzig.
s.s. *Karla*, pass. Holtenau 8.8.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 6.8.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Houston 6.8.
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Singapore 7.8.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Danzig 7.8.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Hull 2.8.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Middelfart-Fredericia-Kolding Ruten.

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

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 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.

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. ESKILDSSEN & CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

ANTWERPEN

**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPENAgent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.KONSIGNER DERES SKIBE TIL
**SHELLEN'S SHIPPING
& AGENCY CO. SOC. AN.**

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
Toldklarere. Spec. Baltic & White Sea BefragtningTelegram-Adresser:
Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

ROTTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«Direktor: J. BURGER
Telegram-Adr.: Sleepmaas ROTTERDAM Telefoner Nr.: 8128-8148
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
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley.

GHENT

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

HAMBURG

**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

MONTREAL

**JENS JØRGENSEN & CO
RIGA**

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER
Eneste danske Skibshandler i Riga.

RIGA

Telefon: Main 2418-6956 Belair 9216

A. GORDONSække, Separerings-Klæde og Presenninger
21, DUKE STREET,
MONTREAL

Representant for: SENDEL & GORDON

ODENSE

AKTIESELSKABET
NØRRESUNDBY SKIBSHANDELMaskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

NR. SUNDBY

N. P. HANSEN & CO, ODENSEKontrol af Korn- og Foderstoffer.
Pakhusforretning.Internationale Transporter. Assurance Befragtning.
Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

Kedelrensning RustbankningÆLDST, BEDST OG BILLIGST
Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VATOR«
Vickers Stærtnørsolie Nrox og Nrox D.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Kong Haakon*, Posselt, i København-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Galveston 7.8.
s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Brunsbüttel 7.8.
m.s. *København*, Christensen, pass. Dover 8.8. p. R. t. Kbh.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 9.8.
s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Jacobstad 6.8.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Skagen 5.8.
s.s. *Lillian*, ank. Kemi 7.8.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 5.8.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Grimsby 5.8.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 29.7. til København.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 6.8.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Björkö 6.8. til Rotterdam.
s.s. *Maja*, oplagt.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 7.8. til Suez.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Danzig 16.7.
s.s. *Margit*, Johansen, ank. Hook of Holland 8.8.
s.s. *Margrethe*, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Eksporten.
s.s. *Marie*, ank. Salsaker 6.8.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Bremen 8.8.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. London 28.7.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. København 3.8.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 31.7. p. R. t. Paulsboro.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. København 9.8. til Middelhavet.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding*, pass. Brunsbüttel 9.8.
s.s. *Nancy*, ank. St. Nazaire 5.8.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Said 3.8.
s.s. *Nautik*, pass. Carvoeiro 6.8.
s.s. *Neptun*, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Nerma*, afg. Rouen 8.8.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Boston 5.8. til Philadelphia.
s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, pass. Hammershus 9.8.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Kielerkanalen 8.8.
s.s. *Nordsøen*, pass. Ushant 7.8.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Ridham Dock 5.8.
s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Alexandria 8.8. til Antwerpen.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Grangemouth 31.7.
s.s. *Oluf Bager* oplagt.
m.s. *Oregon*, ank. Buenos Aires 28.7.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Hull 29.7.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 7.8.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Gibraltar 6.8. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Dover 7.8. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne 19.7.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New York 27.7. til Kbhvn.
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Hankow 7.8.
s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Yxpila 7.8.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Lovisa 3.8.

R

s.s. *Randi*, afg. Aalborg 5.8.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Sønderborg 9.8.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Sundsvall 10.8.
s.s. *Romø*, Hjorth, afg. Søderham 5.8. til Rouen.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Stettin 7.8.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Leith 6.8. til Lerwick.
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Fair Isle 5.8. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Antwerpen 5.8.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 8.8.
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Durban 6.8. til Diego Suarez.
m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Vancouver 21.7.
s.s. *Sierra Leone*, Eriksen, ank. Zanzibar 4.8.
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Perim 9.8. p. R. t. Europa.
s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, pass. Dakar 23.7. paa Rejse til Lüderitz.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 8.8.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Leith 8.8.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 7.8.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Wiborg 4.8.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Cardiff 3.8.
s.s. *Skinfæxe*, Ankersen, ank. Danzig 8.8.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. København 7.8. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Grangemouth 6.8.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Yxpila 4.8.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Grangemouth 4.8.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Ivigtut 4.8.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 29.7.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 4.8.
s.s. *Stella*, afg. Ceuta 9.8.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Koivisto 5.8. til Hull.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 6.8. til Manchester.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Kotka 2.8.
s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. London 7.8.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Prawle 7.8.
s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Avonmouth 7.8.
s.s. *Sønderjylland*, Tvergaard, i København-Bogense-Vejle Rut.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Hamburg 9.8.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Bremen 5.8.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 2.8.
s.s. *Taasinge* oplagt.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. København 28.7.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 7.8.
s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tunis 7.8. til Marseilles.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 6.8.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Singapore 9.8.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 7.8. til Tanger.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Kajs, afg. Liverpool 8.8. til Björkö.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 8.8.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 4.8.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Fowey 28.7.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dakar 3.8.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Barry 2.8.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 7.8.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Yxpila 1.8.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Chester Pa. 5.8.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
Bark *Viking*, oplagt.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 8.8. til San Juan.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. London 2.8.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Hargshamn 7.8. til Rotterdam.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Porto Columbia 2.8.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Valencia 9.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, pass. Lødingen 7.8.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Danzig 7.8.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

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, 7504, 7305, 7325, 6707, 6708

J. ANDERSEN & Co
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jacefas«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1875

TELEFONER: 1621 & 1622

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 Sejlskibsredereiers 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



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLDBØDV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE
GRUNDLAGT 1848

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

K I E L - K A N A L
(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.

RENSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFØRNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DÄMOTIA«

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 - Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lasefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 Telegr.-Adr.: Privatbank

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
»Hamdresche

Aalborg



Forsikrings-Aktieselskabet

»SKANDINAVIA«

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Krone.

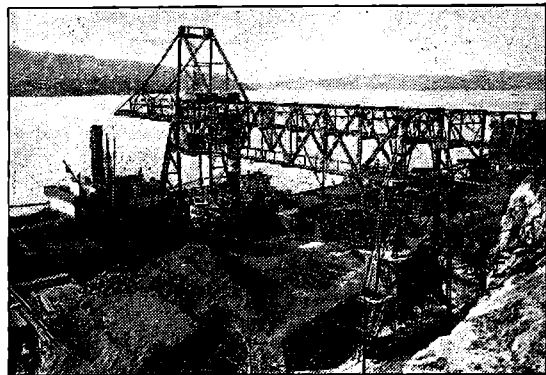


SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER

GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431 · 4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddefjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 34

FREDAG 20 · AUGUST 1926

33 · AARG

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

FYLD OP MELLEM KNIPPESBRO OG LANGE BRO
Hovedproblemet i Københavns Færdselsvanskeligheder, som nu igen beskæftiger vore kommunale Autoriteter, er en tidssvarende Ordning af Trafikken over Knippelsbro og Langebro.

Erfaringsmæssigt ved vi nu, at begge disse Broer er for smalle, og den evindelige Oplukning afstedkommer utaalelige Forsinkelser og Trafik-Kongestioner, ganske uværdige for en moderne Hovedstad. Borgmester *P. J. Pedersen*, under hvem Trafikspørgsmaal sorteres, oplyste igaar, at Trafikken over disse Broer er i stadig Stigning. Og i stærk Stigning. I 1921 passerede 6,000 Vogne Knippelsbro paa en Dag; i 1923 var Tallet vokset til 9,000. For Langebros Vedkommende var Tallene i 1921 5,000 Vogne paa en Dag, i 1923 var Tallet steget til 10,000.

Det daglige Tab i Arbejdsdage ved disse Forsinkelser og Trafik-Kongestioner er enormt. Man behøver ikke at være Nationaløkonom for at indse, at en Trafikordning, hvorved Trafikken opholdes tyve Minutter af hver af Dagens travleste Timer — fra 8 Morgen til 6 Aften — er ganske uforsvarlig. Og dette er Tilfældet for begge Broers Vedkommende. Maaske kunde der indtjenes nogle Minutter hver Time — Meningerne herom er delte — hvis der blev sørget for, at Skibstrafikken gennem Broerne kunde foregaa hele Natten, navnlig i Tilfælde af, at man udsatte en Præmie i Form af lavere Brotakster for de Skibe, der gik igennem Broerne mellem 7 Aften og 6 Morgen. Og Trafik-Kongestionen var heller næppe saa irriterende og kostbar, hvis Færdselsbetjentene evnede at regulere Færdslen over Broerne paa en mere tidssvarende Maade. Tilsyneladende har Politimyndighederne endnu ikke opdaget, at *ensartet* Trafik foregaa hurtigst. De gør i alt Fald intet for at gøre den ensartet. I Øjeblikket dirigerer de Automobiles, Hestekøretøjer og Trækvogne i uskønsom Blanding over Broerne, i Stedet for at regulere de kraftdrevne Køretøjer, d. v. s. Sporvogne og Automobiles, for sig og hestedrevne og haandskubbede Køretøjer for sig, hvorved megen Tidsspilde vilde undgaas. Indrømmes skal det, at en saadan Regulering, i alt Fald i Begyndelsen, vilde betyde noget mere Arbejde for Færdselsbetjentene, men det er jo dertil vi har dem.

Afskaf de evindelige Oplukninger.

Men den bedste Løsning af Færdselsproblemet: Trafikken over Broerne er selvfølgelig den, der helt afskaffer de evindelige Oplukninger. I alt Fald for Fodgængerne og den kørende Trafik. Skibene skulde jo gerne igennem Broerne, saadan som Havnen nu er indrettet, hvor Sydhavnen for alle større Skibe er en *cul de sac*, hvortil Adgang kun kan ske ved Gennemsejling af begge Broer. Men dette Forhold kan ændres. For Skibsfartens Vedkommende er denne Gennemsejling ikke nødvendig, hvis Omsorg drages for, at Sydhavnen er tilgængelig *sydfra* for Skibe, der stikker dybere end 3.1 Meter. Med andre Ord *Sorte Rende* og *Søndre Løb*, som forbinder Sydhavnen med Køgebugt,

maa uddybes ret betydeligt. I Øjeblikket er Dybden der henholdsvis 3.1 og 3.7 Meter, og helt billigt vil det ikke blive at uddybe til den paakrævede Dybde, da store Dele af *Sorte Rende* frembyder geologiske Vanskeligheder i Form af meget haard Kalkbund (dog er disse Vanskeligheder vist ikke saa lidt overvurderet). Men selv om denne Ordning vil blive kostbar, vil Omkostningerne forbundet derved let blive indvundet. Først og fremmest kan Havnen mellem Knippelsbro og Langebro opfyldes — med Undtagelse af en Lægter-Rende mellem Broerne — og derved vil store Værdier jo blive indvundet. Desuden kan, ved Hjælp af den udgravede Jord og Kalk fra Søndre Løb og Sorte Rende, store Arealer indvindes af de flad-vandede Kalveboer.

Problemet langt mindre indviklet.

Lægter-Renden mellem de to Broer er uafviselig nødvendig, da Lægter-Trafik i Fremtiden vil komme til at spille en stor Rolle i Havnelivet. Med Lægter-Renden og Uddybningen af Søndre Løb og Sorte Rende sikret, kan Havnen mellem Knippelsbro og Langebro udmærket godt fyldes op uden at berede den danske eller internationale Skibsfart Vanskeligheder af væsentlig Art. Naturligvis er det ønskeligt, at baade Langebro og Knippelsbro udvides for at lette Trafikken, men Løsningen af dette Problem bliver langt mindre indviklet, naar Broerne hverken skal svinges eller oplukkes — mindre indviklet og meget billigere at løse. Og i lange Tider vil dette være tilstrækkeligt til at møde Kravet om bedre Trafikforhold mellem Amager og København.

Hovedpunkterne i ovenstaaende har Forfatteren af disse Linier offentliggjort i Dagbladet *København* for i Mandags. Den kendte Byplan-Autoritet, Arkitekt *Poul Henningsen* tog allerede i Tirsdags-Udgaven af *Politiken* Stilling til dette Forslag. Han er enig med os i Præmisserne, men billiger ikke vor Konklusion, hovedsagelig af *bytekniske* Grunde. Hr. Henningsen skriver bl. a.:

»Gang paa Gang fyldes Dagspressen af det store Problem Broerne over Havnen. Efter den Interesse, Offentligheden viser Sagen, kan der ikke være nogen Tvivl om, at Konflikten er over os.

Nuværende Sydhavn en Rottefælde.

Sidst har Redaktør *Gerfalk*, *Søfartstidende*, skrevet en Artikel i *København*, hvori han gennem en Række fornuftige Betragtninger om den sammenbrydende Trafik ved Knippelsbro og Langebro naar til det Resultat, at det eneste rigtige vil være en Udgravning af Sydrenden, saaledes at Skibene kan sejle sønden ud i Kalvebod Strand og Køge Bugt i Stedet for som nu, hvor Sydhavnen er en Rottefælde spærret i sin eneste Indgang af to Klapbroer.

Han indser vel Vanskelighederne ved at sprænge denne Sydrende, idet den haarde Kalk, som er Københavns Fundament, ligger særlig højt i Kalvebod Strand, men han mener, at de overvurderes.

Naar Sydrenden er sprængt ned til samme Dybde som Sydhavnen, foreslaar han Knippelsbro og Langebro bygget om til udvidede *faste* Broer. Havnen vil derved deles i en Nordhavn gaaende fra Knippelsbro til Helgoland med Munding nordud, og en Sydhavn fra Langebro ned til Spærredæmning

gen med Munding sydud. Stykket mellem Langebro og Knippelsbro vil kun kunne besejles med Baade, som kan gaa under de faste Broer (Slæbebaade og Lægtene), og han foreslaar det opfyldt paa nær en Rende i Midten.

Alle Kendsgerninger i Ind- og Udland taler mod denne Plan, men ikke des mindre er den farlig. Jeg overvurderer ikke Betydningen af en Avisartikel — i dette Tilfælde Redaktør Gerfalcks saglige Indlæg — men det er sikkert, at Tanken om Sydrenden vinder Tilhængere ogsaa i de saakaldte ansvarlige Kredse.

En Byplan af denne Art er umulig og vil før eller senere føre til urimelige Konflikter, men den har det besnærende, at den tilsyneladende med det samme løses som en Lettelse af Byens Trafik. Den første havnetekniske Indvending er, at Byen derved faar en *Dobbelthavn*, praktisk talt adskilt i to selvstændige Dele, saaledes at ethvert større Skib er henvist til at sejle rundt om Amager for at komme fra den ene Del af Havnen til den anden — eller saa langt som fra København til Helsingør. Men *byteknisk* er det endnu mere skæbnsvangert, at *Byen* deles i to Dele — bliver en *Dobbelthavn* — kun forbundet ved det smalle Stykke fra Knippelsbro til Langebro.

De foreslaaede faste Broer vil naturligvis hjælpe paa Trafikken, men dermed vil automatisk Byggeriet paa Amager tage Tæten i Forhold til andre Steder i Byen. Saa snart Brovanskelighederne formindskes, vil de nært beliggende Grunde paa Amager trafikalt set rykke endnu nærmere, og Byggeriet vil foregaa dér, indtil der paa de faste Broer er en lige saa *utaalelig Trafik som nu paa de oplukkelige.*

København vil næppe vokse meget.

For Skibsfartens Vedkommende var det selvfølgelig det bekvemteste, om de oplukkelige Broer bibeholdes. Men selv om dette lader sig gøre endnu i nogle faa Aar, maa Hensynet til Trafikken *over* Broerne meget snart tvinge vore Færdselsautoriteter til at gennemføre det her fremsatte Forslag til Løsningen af Hovedproblemet i vore Færdselsvanskeligheder. Som nævnt er det statistisk godtgjort, at 20 Minutter af hver af Dagens travleste Timer er Broerne oppe — hvor meget mere Tid vil der ikke gaa til Spilde paa den Maade, naar Rusland og Baltikum igen kommer paa Fode, og naar Københavns Havn forhaabentlig faar sin store Del af den forøgede Trafik.

Hr. Henningsen gaar tilsyneladende ud fra som givet, at København vil vedblive med at vokse i samme Forhold som i de sidste 20 Aar. Selv om der vil blive bygget en Del paa Amager, maaske en hel Arbejderby i Nærheden af de store industrielle Virksomheder i Sydhavnen, vil Udvidelses-Tempoet næppe blive saa hurtigt, at »der paa de faste Broer er en lige saa *utaalelig Trafik som nu paa de oplukkelige.*« De faste Broer betyder nemlig en Fordobling af Broernes nuværende trafikale Ydeevne, og der vil løbe meget Vand i Stranden, inden yderligere Ydeevne vil blive paakrævet. Skulde Forholdene i Sydhavnen udvikle sig saaledes, at en hurtigere Forbindelse end via Knippelsbro og Langebro er paakrævet, kan denne passende og paa ikke uoverkommelig Maade etableres ved regelmæssig Færgeforbindelse. Det klarer man sig med i Storbyer som New York, saa det gaar ogsaa nok her.

Naar Hr. Poul Henningsen er en Modstander af Tanken om Sydrenden, skyldes det sikkert den Omstændighed, at Hr. Henningsen helst ser hele Sydhavnen fyldt op. Det har altid været hans Tanke — og byteknisk set har han maaske Ret — at selve Sydhavnen var et Fejlgreb, at Københavns Havn burde have været udvidet mod Nord og udbygget mod Øst. Men nu er Sydhavnen der og er en Kendsgerning paa meget store Linier; den har vist sig at være særdeles brugbar, og store Industrivirksomheder er bygget op paa Baggrund af dens Eksistens. At tænke paa at flytte den ligger helt udenfor Mulighedernes Omraade. Vort Samfund har saa sandelig ikke Raad til at øde saa store Værdier. Den Løsning af Færdsels- og Broproblemet, som her er blevet skitseret, kan vi magte, og er, efter vor Mening, den eneste Vej, som vore Færdselsautoriteter kan gaa.

INTERNATIONALE RADIO BESTEMMELSER

Den svenske Regering har taget Initiativet til en Nordisk Forkonference angaaende Tilvejebringelsen af internationale Bestemmelser om Skibes For-

syning med Radiotelegraf. Den har udstedt Invitation til de danske, islandske, norske og finske Regeringer om at lade sig repræsentere ved en saadan Forkonference, der vil finde Sted i Stockholm den 2. September iaar.

Efter hvad vi forstaaer, har samtlige Regeringer modtaget den svenske Indbydelse til denne Konference. De svenske Delegerede til denne vil blive de samme Eksperter, som deltog i den Nordiske Konference i København i 1925 angaaende Skibes Sødygtighed og Udrustning. Den danske Delegation vil ogsaa i det store og hele blive den samme, som paa dansk Side deltog i den nordiske Konference her i København, med Kontorchef i Erhvervsministeriet Hr. Krogh som Formand. Dansk Dampskibsrederiforening vil blive repræsenteret i Delegationen ved dens Radio-Ekspert, Direktør, Løjtnant *Garde*.

KORTSYNET HANDELSPOLITIK

Det er ejendommeligt, at Toldbeskyttere, skønt de ved Toldmure vil forhindre Import af andre Landes Varer, dog samtidig er saare aggressive i deres Bestræbelser for at paatvinge disse andre Landes Befolkninger deres egne Produkter og Fabrikata.

Et lysende Eksempel herpaa var Udsendelsen af det tyrkiske Vareudstillingsskib »Kara Deniz«, der nylig, som løseligt omtalt af os, besøgte København paa sin Rundrejse til de betydelige europæiske Havne. Formaalet med Skibets Udsendelse var jo at gøre Propaganda for Tyrkiets Industri og søge at vinde nye og større Markeder for dennes Produkter i de forskellige europæiske Lande. Naar dette er Tilfældet, ser det unægteligt ejendommeligt ud, at de tyrkiske Myndigheder samtidig træffer skarpe Foranstaltninger, der tilsigter at standse eller i hvert Fald hæmme Indførslen af fremmede Varer i Tyrkiet og i videst mulig Udstrækning at reservere det hjemlige Marked for Landets egne Produkter.

I No. 28 af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte vi i en Artikel »Tyrkisk Discrimination«, hvorledes de tyrkiske Myndigheder er begyndt at særbeskatte Udlændinge i Tyrkiet og at lægge Vanskeligheder i Vejen for deres Virksomheder, men trods de Protester, der allerede er fremkommet fra Udlandets Side i Anledning af Tyrkiets fremmedfjendtlige Optræden, synes den tyrkiske Regering uanfægtet af Protesterne at ville fortsætte ad den en Gang betraadte Vej.

Det meddeles saaledes nu, at Regeringen agter i den allernærmeste Fremtid at lukke alle udenlandske Handelskamre i Tyrkiet, og skønt det officielt endnu ikke foreligger noget i den Retning for de paagældende Handelskamre, skal Instruksen angaaende Gennemførelsen af denne Forholdsregel allerede være udfærdiget i Handelsministeriet.

Der vil af Ministrene for alle de Lande, der berøres af denne meningsløse og uforklarlige Indgriben overfor udenlandske Institutioners Virksomhed, blive nedlagt en kraftig Protest mod dette Dekret. Det britiske Handelskammer i Konstantinopel for Eks., der har eksisteret i 39 Aar, er lovligt indregistreret og optræder i fuldeste Overensstemmelse med de gældende Love.

Man kan vanskeligt forstaa, hvorfor Tyrkerne vil kræve disse Institutioner, der er uvurderlige for Handelen med Udlandet, lukkede, idet det eksisterende tyrkiske Handelskammer vil være fuldkommen ude af Stand til at fylde de udenlandske Handelskamres Plads og Arbejde.

Arvid Gerfalck

FREM G A N G E N I V E R D E N S S K I B S F A R T

Sekretæren i British National Maritime Board, Mr. G. A. Vallance har i sidste Nummer af *The Scandinavian Shipping Gazette* skrevet en meget interessant Artikel om ovennævnte Emne, af hvilken vi tillader os at gengive følgende Uddrag:

Som et Korrektiv til den undertiden overdrevne Pessimisme, der fremkaldes ved, at man koncentrerer sin Opmærksomhed paa de Vanskeligheder, der har tyngtet Skibsfarten de sidste Aar, kan et Tilbageblik paa Udviklingen være værdifuldt og belærende. Hertil afgiver de sidste 30 Aar en passende Periode. I 1896 havde Dampskibet definitivt faaet Overtaget over Sejlskibet. Hvad Storbritannien angaar naaede Sejlskibstonnagen Højdepunktet netop 30 Aar tidligere, i 1866, da den var 5 Gange saa stor som Dampskibstonnagen, hvorefter den begyndte at gaa tilbage. I andre Lande var man længere om at gaa fra Sejl over til Damp, og skønt Dampskibstonnagen steg med over 500 pCt. for alle Lande under et i Løbet af de 30 Aar efter 1866, var Sejlskibstonnagen dog saa sent som i 1890 større end Dampskibstonnagen. Endnu i 1896 havde Storbritannien en Sejlskibstonnage paa henved 2½ Million Bruttotons og næsten 8 Millioner Tons Dampskibe, næsten 45 pCt. af den da eksisterende Dampskibstonnage.

Stigningen i Verdenstonnagen.

I de 30 Aar, der afsluttes med 1926 maales de konkurrerende nationale Handelsflaader bedst ved kun at tage Hensyn til den mekanisk drevne Tonnage, idet Sejlskibstonnagen paa Verdenshavene kan lades ude af Betragtning. Nedenstaaende Tal viser Forandringerne i Mængden af den Dampskibstonnage (derunder Motorskibstonnagen), der ejedes af de forskellige Lande i Begyndelsen, ved Midten og ved Afslutningen af denne 30 Aars Periode. Den amerikanske Tonnage paa de store Indsøer samt alle Skibe paa mindre end 100 Tons er ikke indbefattede.

Handels Dampskibstonnage.

(I Millioner Bruttotons)

Land	1896	1911	1926
Storbritannien	10.0	17.3	19.3
Britiske Dominions	0.5	1.4	2.7
Norge, Sverige, Danmark	1.0	3.0	5.1
Holland	0.3	1.0	2.6
Frankrig	0.9	1.5	3.3
Tyskland	1.4	4.1	3.0
Italien	0.4	1.0	3.1
Japan	0.3	1.2	4.0
U.S.A.	0.8	1.7	11.4
Andre Lande	1.8	4.3	5.8
Ialt....	17.4	36.5	60.3

Det vil ses, at de 15 Aar, 1896-1911, der var en Periode med en mægtig industriel Udvikling, viser en Stigning af 73 pCt. i den britiske og ca. 110 pCt. i Verdenstonnagen. Resultatet for de følgende 15 Aar, en Periode under hvilken den store Krigs-Ødelæggelse af Tonnage fandt Sted, ligesom ogsaa den korte »boom« 1919-20 og den paafølgende langvarige Depression, var meget forskellig herfra, idet den britiske Tonnage steg med lidt over 11 pCt. mod en samlet Verdensforøgelse paa 65 pCt. Det sidste Tal kræver dog nogen Forklaring. En stor Del af den amerikanske »war-emergency« Tonnage er for bestandig ude af Spillet, og naar Hensyn tages til den abnormt store Mængde forældede Skibe, der staar opført under visse fremmede Landes Handelsflaader, kan man sige, at den effektive Verdens-Handelsflaade har en Tonnage af ca. 53 Millioner Tons, hvilket er en Stigning paa kun 45 pCt. i Forhold til 1911. Gaar man ud fra denne reducerede Tonnagemængde for 1926, ejer Storbritannien ca. 37 pCt. af Verdenstonnagen mod 47 pCt. i 1911 og 57 pCt. i 1896.

Forholdet mellem Varer og Skibsrum.

Spørgsmaalet er nu, om den samlede Verdenstonnage er væsentlig for stor. At den har oversteget Efter-spørgslen i de sidste 5 Aar, viser den paa Frøgtmarkedet stadig herskende Depression, det store Antal oplagte Skibe samt det Faktum, at Ruteskibene ofte er ude af Stand til at faa deres Lastrum fyldt, saaledes at Rejsen betaler sig. Ikke alene lider den internationale Handel under de mangfoldige Forhindringer, som Toldmure og kaotiske Valutaforhold lægger i Vejen, men der er Grund til at antage, at den før Krigen herskende Udviklings-Hastighed med Hensyn til Mængden af Varer, der transporteres ad Søvejen, ikke vil kunne opretholdes. Eksporten af britiske Kul vil f. Eks. sandsynligvis gaa tilbage, og de Skibe, der særligt er byggede for denne Fart, vil komme til at lide derunder.

Paa den anden Side maa man huske, at skønt den britiske Dampskibstonnage er bleven fordoblet siden 1896, og den effektive Verdenstonnage er bleven omtrent tre Gange saa stor, tyder Handelsberetningerne dog paa, at denne Udvidelse har været berettiget. I Løbet af de sidste 30 Aar er saaledes Antallet af ankomne og afgaaede Skibe med Ladning til og fra britiske Havne steget med ca. 100 pCt., medens i samme Periode Antallet af Skibe af alle Nationer, der er passeret gennem Suez-Kanalen — denne paalidelige Maalestok for Skibsfarts-Virksomheden — er tredoblet.

Overfor den nuværende Handelsflaades betydeligt forøgede aarlige Transportevne, der skyldes dels den større Gennemsnits-Hastighed, dels bedre Last- og Losseforhold i Havnene, maa anføres, at henved 6 Millioner Tons Sejlskibstonnage er gaet ud af Konkurrencen siden 1896. Heller ikke maa man, naar man sammenligner Situationen nu med, hvad den var for 30 Aar siden, glemme, at omtrent 6 Millioner af Verdenstonnagen i Øjeblikket er beskæftiget med Transport af Olie i bulk, medens en endnu større Tonnagemængde anvendes til den enormt forøgede Transport af frosne Fødevarer.

Kort sagt, Genoprettelsen af den økonomiske Balance mellem Ladninger og Lasterum er antagelig langt nærmere (om intet uforudset indtræffer) end almindeligt antaget. Der er dog al mulig Grund til at fremhæve, at Udviklingskurven, hvad den mekanisk drevne Tonnage angaar, der steg saa mægtigt i Løbet af de 45 Aar fra 1866 til 1911, nu er ved at rette sig ud, og at Skibsfarten er stillet overfor en relativt uforandret Varemængde, saaledes at Fremskridtet i en nærmere Fremtid snarere maa bestaa i at erstatte forældet Tonnage med Motorskibe eller »Super«-Dampskibe end i en Forøgelse af Verdenstonnagen.

DÆKSLAST AF SILD I TØNDER „AT STEAMERS RISK“

N S.F. har faaet forelagt et Certeparti for en Rejse med Sild i Tønder fra Aberdeen til Stettin, som indeholder følgende Bestemmelse:

»Deck cargo, if agreed and required, to be supplied by charterers at their option, but at steamer's risk. If deck cargo is loaded, same to be insured by charterers at current premium for owner's account. In the event of charterers not supplying deck cargo when agreed and required, steamer to receive — — — — per barrel extra freight.«

Certepartiet synes at være udgivet og benyttet af Skibsmæglerfirmaet W. Leslie & Co., Ltd., Aberdeen, hvis Navn findes trykt paa Certepartiet. Ved Befragninger for Sildelaster fra Skotland bør man være opmærksom paa denne Certepartiform og eventuelt nægte at akceptere Bestemmelse om Dækslast »at steamer's risk«.

SKIBSTRAFIKEN PAA DANZIGS HAVN I JULI MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i Juli Maaned 1926 indgaaede Skibe var 649 med 382,273 N.R.T. mod 542 Skibe med 306,773 N.R.T. i Juni Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 635 Skibe med 334,114 N.R.T. mod 530 Skibe med 305,119 N.R.T. i Juni.

Af de i Juli Maaned indgaaede Skibe indgik 392 Skibe med 206,114 N.R.T. i Ballast, medens 66 Skibe med 23,380 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juli Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 430 med 157,566 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 425 med 156,044 N.R.T.

De ovennævnte Tal er de største, Havnen endnu har opnaaet. Sammenlignet med samme Maaned f. A. er Tallene for Tonnagen mere end fordoblede. Kulafskibningerne naar nu normalt op til 12,000 Tons pr. Dag. Bl. a. begrundet paa store Ertstilsførsler fra Sverige har de dog i et Tidsrum været nedsatte til 10,000 og endog 8,000 Tons daglig. Der arbejdes i Havnen paa Fuldendelsen af en ny Kaj; Weichseluforbahn Kajen, paa hvilken 7 nye Kraner vil blive anbragte. Paa Opstillingen af disse er der allerede begyndt.

Af Eksportvarer maa foruden Kullene nævnes Træ, Korn, Sukker og Stykgods, af Importvarer Stykgods, Sild, Erts, Phospat etc.

Danmark staar med den ganske usædvanlig høje Tonnage af 112 Skibe med 76,328 N.R.T. atter paa den første Plads, hvilken den ikke har indtaget siden September 1922 den Gang med 23 Skibe og 32,038 N.R.T.

Til Sammenligning med Tonnagen for Juli 1926 skal anføres, at den indgaaede danske Tonnage i Juli 1925 var 33 Skibe med 17,893 N.R.T. Som Nr. 2 kommer Sverige med 143 Skibe og 74,294 N.R.T., som Nr. 3 Tyskland med 194 Skibe og 74,286 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	1	—
Danzig	93	13,643
Danmark	112	76,328
Tyskland	194	74,286
England	25	29,947
Esland	6	2,071
Finland	8	2,749
Frankrig	10	11,021
Holland	6	1,515
Italien	1	2,436
Grækenland	1	1,951
Letland	9	6,507
Litauen	2	874
Norge	31	25,730
Polen	7	4,831
Sverige	143	74,294

I Forhold til Juni er Passagertrafikken steget stærkt. Bortset fra den meget store Badetrafik er Udvandrertrafikken, som hvilede fuldstændig i Juni, forholdsvis meget stor, nemlig 273 direkte til New York og c. 3,000 til København, London og Hull, af hvilket Antal største Delen udgøres af polske Udvandrere.

SKIBSFARTEN PAA SVALBARD

Det norske Finans- og Tolddepartement har udsendt følgende Cirkulære angaaende

Skibsfarten paa Svalbard.

I Medhold af Lov Nr. 5 af 22. Juni 1917 om Tillæg til Toldlovgivningen, jfr. kongelig Resolution af 21. Juli s. A., vil følgende Regler indtil videre gælde for Farten paa Svalbard:

1. Enhver Fører af Fartøj, som gaar til Svalbard her fra Landet, skal paa Forhaand afgive skriftlig Anmeldelse om Afgangen til Toldopsynet paa nærmeste Toldsted eller Toldstation.

Anmeldelsen, som bliver at afgive i 2 Eksemplarer, skal være dateret, underskrevet af Føreren og indeholde Oplysning om

- Fartøjets Slags, Navn, Hjemsted og Nettodrægtighed,
- Afgangsstedet samt — saa bestemt som muligt — Tiden for Afgangen,
- Art og Mængde af Skibsfornødenheder,
- Art og Mængde af her i Landet indladede Varer, som skal losses paa Svalbard, samt — saavidt muligt — Varernes Modtagere der,
- Antal medfølgende Passagerer.

Paa begge Eksemplarer af Anmeldelsen skal Toldvæsenet give Paategning om Art og Mængde af ufortoldede toldbare Varer og Drawbackvarer, som Fartøjet maatte have taget ind her i Landet, med Oplysning om, hvorledes Varerne er anbragt om Bord.

Det ene Eksemplar af Anmeldelsen bliver at opbevare ved Toldstedet eller Toldstationen.

Det andet Eksemplar skal efter at være forsynet med Toldopsynets Stempel og dateret Underskrift tilbageleveres Føreren for at tjene som Legitimation; det bliver af Føreren at opbevare om Bord under Rejsen og ligesaa under eventuel Tilbage-

rejse fra Svalbard her til Landet. Før Eksemplaret er modtaget af Føreren, maa Fartøjet ikke afgaa.

2. Fører af Fartøj, som ankommer fra Svalbard her til Landet, skal være forsynet med en forud affattet og af ham selv underskrevet og dateret Fortegnelse over medbragte Skibsfornødenheder og andre Varer (ogsaa om disse tilhører Besætningen) saavidt mulig med Anførelse af, hvorvidt disse er told- eller afgiftspligtige, samt over Antal medfølgende Passagerer; Fortegnelsen skal indeholde Oplysning om Fartøjets Slags, Navn, Hjemsted og Nettodrægtighed.

Straks efter Fartøjets Ankomst til Havn her i Landet er Føreren forpligtiget til at melde Ankomsten til Toldopsynet paa nærmeste Toldsted eller Toldstation med Oplysning om Fartøjets Slags, Navn, Hjemsted og Nettodrægtighed samt om, hvorvidt Fartøjet medbringer Varer (derunder Skibsfornødenheder og Rejsebagage eller Passagerer). I bekræftende Fald forpligtiges Føreren samtidig med Meldingen at tilstille Toldopsynet forannævnte Fortegnelse og i Tilfælde tillige det under 1 omhandlede Eksemplar af Anmeldelsen om Fartøjets tidligere Afgang til Svalbard.

Føreren af Fartøjet er pligtig at paase, at ingen toldpligtige eller forbudte Varer bringes fra Borde uden Toldvæsenets Kontrol.

3. Overtrædelse af ovenstaaende Regler behandles som for Toldovertrædelsessager bestemt, og Strafansvar indtræder efter Toldlovgivningen, jfr. ogsaa Straffelovens §§ 339 og 414.

Med ovenstaaende Regler skal man bede muligt interesserede Rederier gøre sig bekendt til videre Underretning for Skibsførerne.

Det tilføjes, at de hidtil truffne Bestemmelser angaaende Toldvæsenets Behandling af Fartøjer i Fart paa Svalbard forbliver uforandret gældende.

MOTORDRIFTENS HURTIGE UDVIKLING

Trafikken gennem Suez-Kanalen giver et godt Billede af Motordriftens overordentlig hurtige Udvikling til Søs, og Kanalens Statistik viser, at Tonnagen er mere end fordoblet siden 1922, og at den var 58 pCt. større i 1925 end i 1924. Som nedenstaaende Tal viser er Antallet af Motorskibe, der er gaaet gennem Suez-Kanalen steget fra 2 i 1912 til 118 i 1925.

Aar	Antal Skibe	Antal Gennemfarter	N.RT.
1912	2	6	24,000
1913	6	18	64,000
1919	23	77	347,000
1920	40	105	437,000
1921	44	110	496,000
1922	58	169	810,000
1923	65	194	898,000
1924	91	235	1,089,000
1925	118	324	1,720,000

Det danske Flag var det første, under hvilket noget Motorskib passerede Suez-Kanalen, og det varede længe, før Motordriften vandt Indpas i Storbritannien, men da dette først skete, gik Udviklingen ogsaa hurtigt der. Rekordene med Hensyn til Antallet af større Motorskibe pr. Rederi indehaves af Det Østasiatiske Kompagni, København.

1912 passeredes Suez kun af 2 Motorskibe, begge danske, 1913 af 4, ligeledes danske, 1921 af 44, deraf 15 danske og 15 engelske, 1922 af 58, deraf 22 engelske, 18 danske, 7 svenske, 4 tyske, 3 hollandske, 2 amerikanske og 2 norske, 1923 var Antallet 65, deraf 22 engelske og 19 danske, i 1924 steg det til 91 med 38 engelske og 21 danske, og endelig 1925, der udviste 118 Skibe, hvoraf 52 var engelske og 18 danske, 13 tyske, 11 svenske, 10 norske, 4 italienske, 3 amerikanske, 3 hollandske og 4 fra andre Nationer.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 17. August 1926

Den Kendsgerning, at de sidste Maaneder har bragt en meget stor Del af den oplagte Tonnagemængde i Fart igen — for den danske Flaades Vedkommende praktisk talt samtlige hidtil oplagte Trampbaade — har givet store Kredse af Befolkningen det Indtryk, at der atter er ved at oprinde en gylden Tid for vor Skibsfart. Dette er desværre en stor Illusion, hvad enhver Reder vil indrømme. Fragterne er ganske vist undergaaet en følelig Stigning, men Aarsagerne hertil er mange og forstaaelige nok. Som det vil erindres havde Oplægningen, forinden den engelske Konflikt udbrød, antaget et næsten katastrofalt Omfang. Ved fortsat Oplægning vilde Fragterne alligevel før eller senere være steget, dersom d'Hrr. Befragtere overhovedet ønskede at se deres Produkter transporteret.

Minestrejken har, foruden en forøget Aktivitet over længere Distancer, medført en mægtig Stigning i Skibenes Driftsudgifter. Bunkerkul er saaledes nu nøjagtig 100 pCt. dyrere end før Konfliktens Udbrud. Dertil kommer de forlængede Ophold paa Bunkerstationerne, de uundgaelige Ballastrejser, samt formindskede Indtagender som Følge af de store Bunkerbeholdninger, Skibene som Regel maa slæbe rundt med. At en Bedring af de i Forvejen elendige Rater derfor maatte komme, er indlysende, og der er ingen særlig Grund til Begejstring udover den Tilfredsstillelse det er, at se Baadene anvendt efter deres oprindelige Bestemmelse, og ikke som fast Staffage i Nord- og Sydhavnen, hvortil yderligere kommer, at dette, at der sejles, betyder Levebrødet for mange danske Familier.

Konflikten i England optager nu, mere end nogensinde tidligere alles Sind. Rygtet vil for tyvende Gang vide, at nu er Løsningen af denne tilsyneladende gordiske Knude nær forestaaende. At Udsigterne medens dette skrives, er de bedste, de endnu har været, synes troligt nok. Hvad den umiddelbare Følge af Strejkens Ophør bliver for Skibsfarten, er selvfølgelig vanskeligt at profetere om. Meningerne er yderst delte, hvilket ses deraf, at adskillige Redere har sluttet »ahead« for September og ind i Oktober. Andre løber Baadene ganske prompte, og har hidtil profiteret af den stadige Bedring af Raterne. En Ting er imidlertid sikkert, nemlig, at det vil tage lang Tid, inden de engelske Eksportører bliver fuldt leveringsdygtige, og selv efter Strejkens Ophør vil Afskibningerne over Atlanten vedvare en Tid, idet der er sluttet for endog Oktoberlastning. Alt er imidlertid et Spørgsmaal om Tilbud og Efterspørgsel, og at sidstnævnte vil blive endog meget betydelig paa snart sagt alle Kanter, er det ikke uberettiget at forvente. For at tage vort eget beskedne Kulmarked: herhjemme har man efterhaanden set saa

den ene, saa den anden store Bedrift indskrænke eller ganske indstille Driften paa Grund af Kulmangel, og at derfor omfattende Kompletteringer bliver nødvendige, er troligt nok. Ydermere staar Vinteren for Døren, og en forøget Import af Husholdningskul og -kokes kan ventes. Som her er det snart sagt alle Vegne, og der er derfor al god Grund til at vente, at Stillingen kan holdes Aaret ud, dersom Rederne udviser den nødvendige Fasthed. Dette gælder navnlig Trælastmarkedet, der Dag for Dag er sin Afslutning nærmere, omend der er en god Stund endnu. Her kan maaske gøres Haab om vedvarende Bedring. De engelske Propsimportører, der kommer i Markedet naar Konflikten er bilagt, og snarest muligt skal have Varerne frem, har een Grund yderligere til at betale en rimelig Rate, nemlig for at undgaa den Stigning af Fragten, der nødvendigvis maa komme for Afskibninger til dette Land, naar Dækslastrestriktionerne i Oktober træder i Kraft.

TRÆLASTMARKEDET

Der er vedblivende kun faa prompte Ladninger, men til Gengæld heller ikke mange prompte Baade.

Rygterne om en forestaaende Afslutning af Minekonflikten bragte igaar en Del engelske Propsbefragtere i Markedet. Det synes som disse, der hidtil har holdt igen i Forventning om lavere Rater, naar Strejken var sluttet, er kommen paa andre Tanker. Befragtere, der i sidste Uge betegnede Kravet af en 1,000 Favne Damper fra Middlefinland til Grangemouth til 43/- som »quite impossible«, og end ikke afgav Kontrabud, byder idag uopfordret denne Rate, som nu blev refuseret. Raterne til Holland er ogsaa i god Stigning. Saaledes er igaar budt 24.00 Hfl. fra Uleåborg til Rotterdam for 1,200 Favne Baad, og mere opnaas utvivlsomt. Derimod er Raterne fra Sverige vedblivende alt for nær de finske. En Merfragt af 5/- fra Sverige burde være Minimum.

For Pulpwood Björkö/Calais eller Rouen har nu været budt 38/- og 39/-, men 2/- højere var ikke for meget. En Ordre paa 1,000 Std. DBB fra Himango og Raumo til Calais gik op i 41/6d. inden den fandt Af-tager.

Af Afslutninger anføres iøvrigt:

Kemi og Torneå/London 1,400 Std. 46/-, 2 Kemi/London 700 Std. 48/-, Björkö og Raumo/Hull 600 Std. 46/-, Abo/Aberdeen 450 Std. 45/-, Björkö/Hull 525 Std. 46/- plus 4/-, Jacobstad/Hull 1,000 Std. 44/6d. plus 4/-, Sydfinland/Antwerpen 450 Std. 45/-, Leningrad/Ipswich 600 Std. 42/6d. fri Lastning og Stuvning, Leningrad/Dundee 700 Std. 42/- fri Lastning og Stuvning, Hudiksvall/London 700 Std. 44/-, 2 Hernösand/Sharpness 525 Std. 65/- (55/-).

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

Marineministeriet har udsendt sin aarlige Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed for Finansaaret 1. April 1925—31. Marts 1926.

Af Beretningen bringer vi herved følgende Uddrag:

Ved Gedser blev den 1. November 1925 oprettet en ny Redningsstation, forsynet med en Motorredningsbaad af Hensyn til forefaldende Strandinger paa det langt fra Stationen sig strækkende Gedser Rev. Samtidig blev den til Brug ved Strandinger paa Rødsand allerede tidligere ved Gedser stationerede Redningsstation underlagt Stationen.

Den 31. Marts 1926 fandtes der i Kongeriget Danmark 64 Redningsstationer, nemlig 35 Baad- og Raketstationer, 14 Baadstationer samt 15 Raketstationer. Foruden disse Stationer fandtes der i Jylland 80 Bistationer, ved hvilke der er anbragt Redningsbaade, som betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation. Paa Bornholms Kyst findes en Bistation ved Boderne, som betjenes fra de to nærliggende Hovedstationer. Ved Hundested er der desuden stationeret en 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 Ejers som Fører til Brug 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.

De forskellige Typer af Redningsbaade.

Ro-Redningsbaadenes Antal er 54. Paa Jyllands Kyster findes 41 Redningsbaade stationeret. Desuden findes 2 Redningsbaade paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Romø, 1 paa Læsø, 2 paa Anholt og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 3 Ro-Redningsbaade, henholdsvis ved Rønne, Snogebæk og Boderne. Endvidere henstaar en Reserveredningsbaad paa Orlogsværftet.

Motor-Redningsbaadenes Antal er for Tiden 11. Af disse

er en Baad paa 12.2 Meter med en 40 H.K. Tylor Motor anbragt ved Skagens Havn, 1 Baad paa 11.5 Meter med 25 H.K. O.V-Motor ved Esbjerg, 1 Baad paa 10.2 Meter med 25 H.K. Fordson Motor ved Grenaa Havn og 6 Stkr. 10.2 Meter Baade med 12 H.K. Ferro Benzinmotorer ved Klitmøller, Nørre-Vorupør, Hals, Østerby, Vesterø, Anholt og Klintholms Havns Redningsstationer samt en ved Rønne stationeret 7.72 Meter Baad af en lettere Type med en 12 H.K. Aristox Motor. Til Transport af Redningsbaaden ved Stationen Thyborøn findes en Traktor af Caterpillar-Typen.

Redningsforetagender i Aarets Løb.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet ialt 12 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet, nemlig ved det nørrejske Redningsvæsen; 3 Redningsforetagender ved 2 indtrufne Strandinger og 5 Redningsforetagender i Anledning af nødstedte Fiskerbaade og ved Bornholms og Møens Redningsvæsen: 4 Redningsforetagender, alle ved indtrufne Strandinger. Antallet af Redningsforetagender, hvorved ingen Menneskeliv er reddet, og »forgæves Møder« har været ialt 44. *Antallet af reddede har udgjort 56.*

I Understøttelse til det ved Redningsvæsenet afskedigede Personale og sammes Enker er der i Finansaaret udbetalt ialt 79,463 Kr. 84 Øre. Under Redningsvæsenet hører en lang Række Legater, og Beretningen giver Oplysning om den store Hjælp, der ydes gennem disse Legater. Redningsvæsenets samlede Legatkapital udgjorde den 31. Marts 1926 199,800 Kr.

Siden Redningsvæsenets Oprettelse i 1852 har der ialt fundet 1479 Redningsforetagender Sted, og ved disse er der blevet reddet 10,629 Mennesker, deraf 6,723 med Redningsbaade, 3,792 ved Raketapparater og 114 ved begge i Forening, men foruden disse 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 1926 bliver saaledes 10,659.

(Fortsat fra Side 555).

Hvidehavet betalte 62/6d. Archangel/London 850 Std., og 65/- Archangel/Hull 650 Std., men mere skal til forinden det kan kaldes godt.

Canada-Markedet mærkes der ikke meget til, og næppe mange danske Baade kommer iaar denne Vej.

KUL, KOKS ETC.

Kullene fra Tyskland og Rotterdam er vedblivende for mange Redere Nr. 1, og med Rette. Det er vanskeligt for Trælastkøbmændene at konkurrere hermed, og Gang paa Gang ser man Baade, egentlig aabne for Trælast, der til Slut sættes ind for en Kulladning, og til fortsat forbedrede Rater. Et »aber« er dog de til Tider langvarige Ophold paa Kuludskibningspladserne, i Særdeleshed Danzig, hvilket Tidstab ikke paa langt nær dækkes af den ringe demurrage.

1,600 Tons Kokes Rotterdam/København er sluttet til 8/9d., Stettin/E.C.C.P. Kul 8/6d. fri Losning.

MIDDELHAVET ETC.

Det vestlige Middelhav ligner sig selv, saavel udsom hjemgaaende. Sortehavet derimod har taget en Del Tonnage til opretholdt Rater. Herfra er sidst sluttet 5,700 Tonner 13/3d. Kontinentet, 13/9d. U.K., primo September, og først paa Ugen bl. a. 4,500 Tonner 14/- Kontinentet incl. Optioner, medio August. Donau er ude med mange Ordre, og der er bl. a. sluttet 2,700 Tons 19/- primo September, og senere 20/- for lidt større Baad ultimo August, begge til U.K./Cont.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulbefragtingerne fra Staterne til Europa naaede i Ugen at slaa den hidtidige Rekord, og England tog som hidtil Broderparten. Befragterne fortsatte at slutte frem i Tiden; endog for Oktoberskibning. Den overvejende Del af den placerede Tonnage er større Baade, 6,000/8,000 Tonnere, og Raterne varierede med Størrelsen, men, som naturligt er, endnu mere med Positionen. Mod sidste Uges 15/9d. à 16/- for prompt Last-

ning blev nu betalt 17/- op til 17/3d. for August, og ned til 14/- for primo Oktober, mod sidst 13/- à 13/6d. for ult. September.

I Montreal vader man snart i Korn, og Tilførslerne er nu saa store, at end ikke alle Baade fra de store Søer straks bliver lossede. Hvor længe de kanadiske Sælgere under disse Omstændigheder vil fortsætte Tovtrækningen med de europæiske Købere, er nok værd at vide. Der maa dog snart gaa Hul paa Bylden, og hertil vil sikkert den fremskredne Aarstid gøre sit. Fortsættes Kulafskibningerne fra Staterne til den Tid, vil vi sikkert faa artige Rater at se.

SYDAMERIKA

River Plate begyndte Ugen med god Efterspørgsel efter Augustbaade, og betalte rundt regnet 27/- Basis U.K./Cont., men senere svandt Interessen for prompt Tonnage til Fordel for September- og endnu senere Positioner. Markedet maa i det hele taget betegnes som fast, men stille.

ØSTEN

Det mest bemærkelsesværdige er, at Australien endelig bekvemmede sig til at lege med, og startede med 42/6d. for 6,500 Tonner fra de sydlige Pladser, 20. Januar Annullering for senere paa Ugen at betale 43/9d. for 7,000 Tonner, 10. Februar Annullering. Fra de vestlige Distrikter er Raten rundt regnet 40/-, December/Januar indtil medio Februar. 3 store Sejlskibe er placeret fra Australien til Havre/Hamburg Range, December/Januar til Rater fra 34/6d. til 35/6d.

Java/Forindien tog 7,000 Tonner 1. Halvdel September 13/6d.

Vladiwostock er fast omkring de 30/-, og Sydafrika/E.C. eller W.C.U.K. sluttede Kul til 18/6d.

TIME CHARTER

Udover Vestindiefarten gøres der intet af Betydning.

DEN TYSKE ARBEJDSLØSHED AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

At det Faktum, at man stabiliserede den tyske Valuta, vilde bringe en meget stor Arbejdsløshed, var man ganske forberedt paa i Tyskland, og da Antallet af understøttede Arbejdsløse i 1923/24 steg til tre Millioner, tog man det som et af Defectionens nødvendige Onder, og man takkede alle økonomiske Magter, fordi man var befriet for det forrige Aars forfærdelige Markkrise. Selv om det var slemt nu, var det dog bedre end da, og forunderlig hurtigt forstod man at tilpasse sig efter de nye Forhold. Saaledes havde man i Fjor Sommer ikke 200,000 Arbejdsløse, og det saa ud til, at der skulde blive endnu færre. Men saa var det, at den økonomiske Krise tog Fart i December, og derefter har Arbejdsløsheden givet Anledning til Bekymringer i Massevis.

Arbejdsløsheden kulminerede den 15. Februar i Aar, og man regnede da med, at der var 4,390,859, der fik Understøttelse. Siden gik Tallet ganske vist ikke saa lidt ned, men ikke nær i den Grad, som man havde haabet. Da Foraaret kom, skulde Sæsonarbejderne f. Eks. have haft meget Arbejde, men de fik kun lidet, og selv om Antallet af Understøttede i Tiden fra 1. Marts til 1. Juli gik ned med henved en Million, var det dog alt for lidt. Det er Mændene, der faar Arbejde, medens Kvinderne i et foruroligende stort Antal melder sig som ledige. Derfor er Tallet ikke blevet saa meget formindsket, som man havde ventet.

Som Situationen er nu, giver den ikke mange gode Løfter om Fremtiden. Der er nemlig de, der regner med Arbejdsløsheden som noget ret konstant, og den store Diskussion, som nu føres, har hos mange ikke kunnet forandre dette Syn. Den har været og er endnu meget interessant og bør følges af Næringslivets Mænd ikke mindst i Danmark. Der er nemlig den Ejendommelighed ved den, at det saakaldte Arbejderparti gør sig alle mulige Bestræbelser for at holde Politik udenfor. Man forsøger at se paa Arbejdsløsheden som kun et økonomisk Problem.

At Aarsagerne til Arbejdsløsheden for en stor Del er internationale, er man selvfølgelig særlig klar over i Tyskland, der har den voldsomme Industrialisering, ligger midt i Europa og er politisk stillet i Verden som det er. Det er ganske særlig *Hugo Stinnes* tidligere Medarbejder, *Friedrich Minoux*, — der i sin Tid kom med et Stabiliseringsforslag, som grundedes paa Jordhypoteker, — som har opsummeret de internationale Begivenheder, som senere gav Anledning til den økonomiske Forvirring i vor Verdensdel.

Han begynder med at minde om, at der nu findes 35 Stater i Europa imod 26 før Krigen. Der er 27 Møntsystemer imod 13, 38 Toldomraader imod 26. Alene dette skal nok sætte Europa tilbage, men værre bliver det, naar det tyske Raavareomraade, der repræsenteres af Rusland, stiller sig selv udenfor den økonomiske Samhandel, naar Udvandringen hæmmes o. s. v. Da maa Arbejdsløsheden naturligvis gaa i Vejret, og Forholdene bliver, som de er nu.

Man faar ikke Bugt med det store Onde, uden ved at nedbryde de mange kunstige Skranker, som er kommet efter Krigen. Om det er en fuldstændig eller partiel Toldunion, der skal til, taler *Minoux* intet om, men han personlig sympatiserer med en successiv Tilnærmelse til absolut Frihandel; Europas Lande maa lære at komme »med hverandre« i Stedet for som nu »mod hverandre.« Bliver det første Tilfældet, vil meget blive anderledes; en stor Del af Forvirringen og Arbejdsløsheden vil ophøre.

Saa lidet tiltalende Statens Indgreb end er, maa man efter *Minoux*' Mening haabe paa, at det Almene griber ind for at hindre visse øjeblikkelige Vanskeligheder. Man maa skaffe Arbejde, men man skal gøre det der, hvor det er forsvarligt ud fra et økonomisk Synspunkt.

Et saadant Omraade er Boligbyggeriet. Denne Industri er en Nøgleindustri, som aldeles automatisk giver Arbejde til en hel Del andre Beskæftigelser, og Raavarerne findes for en stor Del i Landet. Derfor skal Staten ikke overtage Byggeriet men blot ansøre det, saa det bliver muligt at faa en Del Huse opført. Hvad der kræves, er lange Krediter i Form af billige Hypoteker og denne Vej skal Staten gaa, saaledes at Grund- og Skattepolitikken kommer ind paa Veje, der hjælper til nye Boligers Opførelse.

Rigsfinansminister *Reinhold*, der er kendt for sine djærve Budgetplaner, der altid tager Sigte paa at lette Erhvervslivet og dermed skabe nye Muligheder for det, har erklæret, at han føler sig ganske enig med *Minoux*. Det er Byggeindustrien, som skal bekæmpe Arbejdsløsheden.

Her i Tyskland har man som bekendt en saakaldet »Lejeskat«, som udgør en væsentlig Del af Lejerne. Denne Skat gaar til Kommunekassen, som da igen forpligter sig til at bygge nye Huse for hele Beløbet eller ogsaa stilles Kapital til Bygherrenes Raadighed i Form af billige anden Prioriteter. Men heri maa der efter *Reinholds* Mening ske en Ændring. Han foreslaar, at man skal benytte Pengene til at sænke Hypotekernes Renter. Med 100 Millioner Mark i Form af billige Hypoteker kan man skaffe 60,000 Arbejdere Beskæftigelse ved Byggeriet i et Aar, og da har man i Arbejdsløshedsunderstøttelse indsparet henved Halvdelen af Byggekapitalen. Det koster jo nemlig 48 Millioner at give 60,000 Arbejdsløshedshjælp med 800 Mark om Aaret.

Der findes adskillige andre Omraader, naar man ret vil se efter. *Reinhold* peger paa Jærnbannerne, Skibsfarten, Koloniseringsarbejderne o. s. v. Overalt gælder det, at statslig Indgriben eller statslig Hjælp ikke maa foranledige nye og høje Skatter. Den Skattepolitik, som *Reinhold* hidtil har ført, har givet gode Resultater, og det er kun rimeligt, at han fortsætter ad den Vej, han er slaaet ind paa. Det er jo til syvende og sidst vigtigst, ogsaa af Hensyn til Arbejdsløsheden, at man ikke hindrer Industrien i at hjælpe sig selv.

Skattevejen maa derfor ikke betrædes, og det vil ogsaa nok vise sig overflødig. Laanemarkedet i Tyskland bør kunne byde paa Hjælp baade til Staten og den enkelte. Der er jo nu Penge nok. Siden Stabiliseringen er Sparekapitalen i Tyskland jo vokset med overordentlig Fart.

At *Reinhold* har Ret, er der ingen Tvivl om, og havde vor Finansminister et lignende Syn paa Tingene som han, saa meget anderledes ud i Danmark. Men man maa paa den anden Side ikke lade sig blænde. Tyskland kan først hjælpes effektivt, naar hele Europa er ved at komme paa Fode igen. Den vesttyske Industri f. Eks. ligger jo nu saa langt nede, at det vil tage lang Tid førend den kommer op igen og det er derfor klogt, at man allerede nu er ved at dirigere de Arbejdsløse herfra til andre Omraader i Tyskland.

Mit Indtryk er det, at Situationen er vanskelig, men ikke haabløs. Mere pessimistiske Folk mener, at den tyske Arbejdsløshed er kronisk, bl. a. fordi Befolkningen er for stor. Jeg tror ikke, de vil faa Ret.

Tyskland i August.

Johannes Lehmann.

HAVNE- OG BROTKASTER I ÆRØSKØBING

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 10. d. M. tilskrevet Ærøskøbing Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 7. Maj d. A. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Sammenslutningen af danske Havne og Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Ærøskøbing Havn:

I Punkt I. A. 1. e. ændres Afgiften for indenbys Bugserfartøjer fra 2 Kr. til 0 Kr.«

SKIBSFARTEN I NORD-ØSTERSØ-KANALEN

Det danske Generalkonsulat i Hamburg har til Udenrigsministeriet indberettet, at »Reichskanalamt«, Kiel, har udarbejdet en ny »Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal«. Da denne nye »Betriebsordnung« i flere Henseender indeholder væsentlige Ændringer og Lettelser for Kanalskibsfarten, vil det formentlig være af Interesse for de i denne interesserede Søfolk samt for Skibsfarts- og Rederikredse ved en kort Redegørelse at være underrettet om disse Ændringer, der gaar ud paa følgende:

Begrænsningen af Brunshüttelkoog og Holtenu Kanalrhd fastlægges paa ny.

Betriebsordningens § 6 er ændret derhen, at det tillades Sejlskibe paa indtil 65 Brutto Reg. Tons at sejle i Kaiser-Wilhelm-Kanalen, naar de er i Besiddelse af en af Havnekaptajnen udstedt »Erlaubnisschein«, hvorimod alle større Sejlskibe er underkastet Slæbetvang.

I § 14 er tilløjet, at der tilkommer Lodserne, der foretager Lodsnings paa Obereideren, de tariffmæssige Gebyrer herfor.

Efter den hidtidige Affattelse af § 15 skulde Skibsføreren eller en egnet Stedfortræder (Styrmand eller Skibsofficer) under hele Skibets Fart gennem Kaiser-Wilhelm-Kanalen opholde sig paa Kommandobroen. I den nye Forordning er Ordet »geigneter« erstattet med »gesetzlich anerkannte«.

Betriebsordningen § 16, 1. og 2. Afsnit er helt ændret. Herefter er alle Skibe, der passerer Kanalen, forpligtet til gratis at tage Kanallodser med paa disses egen Risiko, og saavidt muligt anviser dem et Opholdsrum. De tjenstligt beskæftigede Kanallodser er under deres Ophold ombord i Skibene paa Forlangende berettiget til at dellage i Skibsførernes regelmæssige Maaltider, og der skal endvidere, om fornødent, gratis tilstaa dem passende, renligt Logi; for Logi i Land er den tariffmæssige Afgift at udrede.

§ 20 ,1. Stykke forandres derhen, at Skibe paa over 50 Brutto Reg. Tons som Forberedelse til Kanalfarten maa have begge Bougankere klar til at falde. Skibe, der kun har »Stockanker«, maa have et Anker foran Bougen klar til at falde, medens det andet maa være klart til at sættes ud. Endvidere er § 20 suppleret med en Tilføjelse, ifølge hvilken Forberedelserne til Kanalfarten maa være tilendebragt, før Skibet sejler ind gennem Sluserne.

Ifølge Betriebsordningens § 22 afgør Kanalverwaltung, i hvilken Rækkefølge Skibene faar Tilladelse til at sejle ind i Kanalen. Denne Bestemmelse er forblevet uforandret. Der er derimod optaget en supplerende Tilføjelse om, at der saavidt muligt skal tages Hensyn til Tidspunktet for Ankomsten paa

Rheden. § 22 er yderligere suppleret med en Bestemmelse om, at hvis Skibet paa Grund af stærk Sidevind eller særlige Manøvreringsegenskaber ikke kan fortojes paa det af Slusemesteren betegnede Sted i Slusen, maa dette rettidigt meddeles Slusemesteren ved Signaler.

I Henhold til § 29, 3. Afsnit maa Mudderfartøjer, der arbejder i Kanalen, vise Signaler paa begge Sider, nemlig paa den Side, hvor Skibene maa passere, en rød Kugle (om Natten et rødt Lys over et hvidt) og paa den Side, der ikke maa passeres, en paa Kant stillet sort Firkant (Dobbelkegel) — (om Natten en rød Lyglet over en grøn). Naar Mudderskibe paa begge Sider viser Signal om, at der kan passeres, skal Skibene som Grundregel sejle paa højre Side i Fartretningen. Et Mudderskib, der af en eller anden Grund ikke kan lade et Skib passere, maa paa begge Sider vise den omtalte sorte Firkant, samt naar et Skib nærmer sig, give korte Toner med Dampbiben og ved Dag om fornødent svinge et rødt Haandflag, om Natten vise en rød Lanterne, indtil Hindringen er fjernet.

§ 36, Afsnit 4, indeholder enkelte nye Særbestemmelser vedrørende Overhaling af andre Fartøjer i Kanalen.

Ifølge § 40, Afsnit 2, maa paa de Strækninger, der kræver omhyggelig Styling i Kanalen, saavidt muligt ikke skiftes Rorgænger.

I Henhold til § 41, Afsnit 3, er enhver Forurening af Farvandet forbudt.

§ 42, 2. Afsnit vedrørende Fortøjning er ændret derhen, at der i Nødstilfælde saasom Taage, andre Skibes Grundstødning o. lign. ogsaa maa fortojes ved Pullerterne paa den øvrige Kanalstrækning, medens der ellers som Regel kun maa fortojes ved Vigesteder, Slusebolværker, Fortøjningspæle, Kajer o.s.v. Ifølge § 42, Afsnit 3 skal der som Regel fortojes ved Bagbordsiden; under ugunstige Vindforhold, Bagbordsidens Besættelse samt Havarifare tillades det imidlertid ogsaa at fortoje ved Styrbordsiden. I Sluserne fortojes efter Slusemesterens Anordning. Slusemesteren skal saavidt muligt imødekomme Lodsernes Ønske om Fortøjning ved en bestemt Side. Trosserne skal ved Fortøjningen ifølge § 42, Afsnit 4 for Fremtiden fastgøres ved Pullerterne i Land og ikke ved Pælene.

Ifølge § 43, Afsnit 1 maa de for andre Skibes Forbifart nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger træffes paa ethvert fortojet Skib.


Kanalafgifterne.

Endvidere indberetter Generalkonsulatet, at »Reichskanalamt« i Kiel har offentliggjort en ny »Ausführungsanweisung« til Loven om Afgifter paa Kieler Kanalen af 5. November 1922. hvis Indhold turde være af største Vigtighed for Kanalskibsfarten.

Herefter forfalder Afgifterne med Indsejlingen i een af Kanalens Endesluser. Samtlige Afgifter maa som Regel erlægges ved Oppebørselsstedet (Kanaloppebørselsstederne i Brunshüttelkoog og Holtenu) paa Grundlag af Skibets Tonagestørrelse, der fastsættes gennem et lysk eller et i Tysk-

(Fortsættes Side 559).

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30  KØBENHAVN K
Telf.: Central 1027 Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER**

H. HALMØE
CORT ADELSERGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

Telefon: Main 2418·6956 Belair 9216

A. GORDON

Sække, Separerings·Klæde og Presenninger
21, DUKE STREET,
MONTREAL

Representant for: SENDEL & GORDON

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE
SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ
SKEPPSBRON 3

Tel-foner: 1678-1853-6116 Telegram·Adr.: JOSVEN

„Alpha“ Leveres
saavel i 4 Takt
Motoren som i 2 Takt

A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidhavet.

Telegram·Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

OPRIGNING AF LOSSEREDSKABER UNDER KULLOSNING I GENUA

Nordisk Skibsrederforening har faaet forelagt et Tilfælde, hvor et Skib skulde losse Kul i Genua under German Coal Charter 1924, i Henhold til hvilket Modtagerne skal besørge Losningen mod en bestemt Pris pr. Ton, men Skibet skal »provide steam, winchmen, gins and falls«. Skibet blev af Modtagerne debiteret med 200 Lire, som angivelig skulde betales for Oprigning af Losseredskaberne, og Rederiet mente, at efter den omhandlede Klausul i Certepartiet skulde disse Omkostninger betales af Modtagerne. N.S. forsøgte at inkassere Beløbet, men dette har vist sig umuligt, idet Kaptajnen havde undertegnet en Erklæring, som var forelagt ham af Losseformanden, og som indeholdt en Anmodning til Lossearbejderne om at udføre Oprigningen i Henhold til Coutumen og mod Betaling efter gældende Tarif. Under disse Omstændigheder er der naturligvis intet at gøre, og Agenten i Genua

skriver om Sagen, at den samme Fremgangsmaade anvendes ved hvert eneste Skib, som ankommer til Genua for at losse Kul. Den almindelige Opfattelse i Italien er, at Skibene skal have Lossegrejerne oprigget færdig til Brug, og det paa-ligger Kaptajnen at sørge for, at Oprigningen foretages. Straks et Skib kommer ind til Genua for at losse Kul, kommer i Almindelighed en engelsktalende Losseformand fra Havnearbejdernes Forening ombord og spørger, om Kaptajnen ønsker at lade sit eget Mandskab oprigge Lossegrejerne, eller om han overlader det til Havnearbejdernes Forening mod en Betaling af 50 Lire pr. Luge. I Almindelighed plejer Kaptajnen at overlade det til Havnearbejderne.

Man bør være opmærksom paa disse Forhold og regne med, at det næppe vil lykkes at faa disse Udlæg refunderet af Modtagerne af Lasten.

(Fortsat fra Side 558).

land anerkendt fremmed Maalebrev og ved en i duplo afgivet Anmeldelse, som bliver Skibsføreren udleveret uden Afgift af Kanallodserne eller Oppebørselsstederne. Af disse to Anmeldelsesblanketter forbliver den ene ved Oppebørselsstedet, medens den anden tjener som Legitimation for Skibsføreren under Sejladsen paa Kanalen. Naar Skibet forlader Kanalen, maa Skibsføreren afgive den anden Anmeldelsesblanket til den vagthavende Slusemester eller dennes Stedfortræder efter at have afrevet Kvitteringen. Hvis Afgifterne bliver betalt af en autoriseret Skibsmægler, saa kan denne allerede ved Indsejlingsoppebørselsstedet faa overladt Kvitteringen. For alle Krigsskibes Vedkommende bliver Afgifterne beregnet efter en udregnet Nettotonnage, som man faar ved at dividere Bruttotonnagen med 1.70 (een N.R.T. = 1. B.R.T.). Skibe, som efter

1.70

Maalebrevet kun har Bruttotonnage, erlægger Afgifterne efter den udregnede Nettotonnage, som bliver udregnet paa samme Maade som for Krigsskibe. Skibe, som ikke har noget reglementeret Maalebrev, bliver under Forbehold af Kanalforvaltningens Ret til at foretage en Opmaaling eller Eftermaaling, af den vagthavende Slusemester vurderet med Hensyn til Tonnage. Efter denne Vurdering bliver Afgiften beregnet. Tiltræden af Kanalfarten eller Udsejling af Kanalen tillades ikke, før Skibsføreren ved at forevise den afstemplede Kvittering godtgør, at Afgifterne er betalt. Hvert Skib, som benytter Kanalen, maa have en gyldig Anmeldelsesblanket eller et Billetheft, en Passageseddel eller en Frifartsseddel. Disse maa kun benyttes paa den Dag og for den Tur gennem Kanalen, for hvilke de er løst. Skibe, som ikke tager Lods eller som ikke hører til nogen Slæbetransport, maa forevise den vagthavende Slusemester deres Kvittering. Skibe, som tiltræder Sejladsen fra et Sted i Kanalen eller fortsætter Turen uden at have nogen Anmeldelsesblanket for denne Tur, skal før Turens Tiltræden løse Gennemgangssedler ved Vigestederne, Færgerne eller Kanalimestrene, hos Havnemestrene for Rendsborgs Kredshavn og for Nordhavnen i Kiel eller hos Sluseopsynsmanden ved Burgerausluse. Lodspligtige Skibe, som tager deres Lodser om Bord i Slusen eller i Statens Havn i Rendsborg, kan faa deres Gennemgangssedler hos disse. Naar et saadant Skib naar en Endesluse, maa det straks eller senest 8 Dage efter Gennemgangssedlernes Udfærdigelse betale de Afgifter, det er blevet skyldigt, til det i denne angivne Oppebørselssted. Skibe, som sejler fra et Sted uden for Kanalen til et Sted inde i Kanalen for at returnere samme Vej, kan ved Indsejlingen i Kanalen ogsaa betale Afgifterne for Tilbagereisen. Kun »Reichskanalamt« er bemyndiget, men ikke forpligtet til efter Ansøgning at give Henstand til en bestemt Tid med Betaling af Kanalafgifter til saadanne Rederier, hvis Skibe gentagne Gange benytter Kanalen og maanedlig betaler mindst 300 Reichsmark i Afgift. Betingelserne for en saadan Henstand

bliver paa Forlangende meddelt af »Reichskanalamt«. Kanalforvaltningen forbeholder sig Ret til til enhver Tid ved en Embedsmand at skaffe sig Sikkerhed for, at de Skibe, som sejler igennem Kanalen, har betalt deres Afgifter paa reglementeret Maade. Betalingen kan foruden i tysk Rigsmønt ogsaa ske i engelsk, skandinavisk, hollandsk, Dollar- og Francvaluta. Disse fremmede Møntsorter bliver omregnet efter en Omregningstabel, som er udhængt paa Oppebørselsstedet. I Stedet for kontant Betaling er det tilladt at overvise Beløbet gennem Rigsbanken til »Reichskanalkasse« i Kiel. Bugserbaade, der ankommer til Rheden med en Transport, som skal igennem Kanalen, maa indtil videre uden Kanalafgift indtage Bunkerkul ved Bunkerkuldepoterne ved Kanalmundingen, under Forudsætning af, at de sejler ind og ud samtidig med et andet Skib. Ved Sejladsen, hvor kun et Stykke af Kanalen befærdes, maa Endepunktet eller Begyndelsespunktet troværdig godtgøres overfor Oppebørselsmanden. En Beslaglæggelse af Bevismidler, f. Eks. falske Skibspapirer, kan under Fare for Forsinkelse foretages af enhver kompetent Embedsmand, i Særdeleshed af Oppebørselsmanden. I saa Fald maa Tjenestestedet (Oppebørselsstedet, Havnekaptajner o.s.v.) tage Papirerne til sig, opbevare dem omhyggeligt og sikkert og telegrafisk udbede sig Reichskanalamts-Lederens Sanktion af Beslaglæggelsen. Beslaglæggelse af Brev- og telegrafiske Sendinger paa en Post- eller Telegrafstation er udelukket. En Beslaglæggelse er kun tilladelig, naar Sigtedes Bopæl er ubekendt eller er uden for det tyske Riges Grænser.

SKAAREN LAST FRA DANZIG

Et norsk Skib skulde laste skaaren Last i Danzig, og Rederen havde beregnet, at Skibet, som sædvanlig, skulde indtage ca. 640 Stds., saaledes som det plejer at laste i Sverige. Imidlertid var Skibet nede paa sine Mærker, da det havde indtaget 596 Stds., og der blev saaledes et meget stort Tab for Rederen.

Til Forklaring af, hvorledes det hænger sammen med et saa daarlige Indtagende, udtaler N.S.F.s Agenter i Danzig:

»Vi ved fra de forskellige Skibe der er blevet ekspederet af os i den senere Tid, at Indtagendet varierer hver Gang som en Følge af Ladningens forskellige Vægt, der kunde variere fra 10 til 20 pCt. Alle disse Trælastladninger kommer fra de polske Møller frisk hugget og savet og skibes direkte fra Møllen uden at have været lagret. Dette forklarer, at Træet er saa tungt. Desuden er vort Fyrretræ tungere end Grantræ fra Finland.«

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhøringsagent).

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
W.E. RIPPON	
DAMPSKIBS AGENT	
GENOA	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5 ^{te} & 6 ^{te} UDG.	CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9 ^{te} & 10 ^{te} UDG.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOJER OG ENGLSKE KUL-ÅFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LONDON E.C. 3.
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	} »Lambert«
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	

NEWPORT,
MON

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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.
Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.
East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

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

7 Chapel Street Liverpool

1 Cannon Street Birmingham

24 Charles Street Bradford

»York House« 5/7, St.

Mary Axe

Corn Exch. Chambers, Exchange Street ... Sheffield

GRIMSBY

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

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: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

Første Klasses Varer i Sktnker, 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

MIDDLES-
BROUGH

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.
R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.
SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Star« · »Robert L. Cook« · »Hutton« · »Stage«

AGENT I DANMARK: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17, København.
AGENTER I NORGE: Anders Pedersen, Thorolf Hansen, Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

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.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Tolv store franske Skibe solgt til Ophugning.

En Mængde stolte franske Sejlskibe har i flere Aar ligget oplagt i forskellige franske Havne, og da Udsigterne for Sejlskibsfarten stadig er daarligere, og der ingen Mulighed synes at være for at holde dem i Drift, er man nu begyndt at sælge dem til Ophugning. Saaledes er i Løbet af den seneste Tid tre firmastede Staal-Barke, »Atlantique« paa 2,685 Bruttotons bygget i Nantes 1897, »Rhône« paa 2,610 Bruttotons bygget i La Seyne 1896 og »Valparaiso« paa 2,664 Bruttotons bygget i Dunkerque 1902 af Compagnie Française d'Armement & Import de Nitrate de Soude, Paris, solgt til Firmaet Gosselin-Duriez Dunkerque til Ophugning.

Ligeledes har Chantiers Naval Franco-Belges, Gand, til franske Ophugningsfirmaer solgt følgende 9 Staal-Sejlskibe, der tidligere ejedes af Rederiet G. Belot i Nantes: »Bourbaki« paa 2,207 Bruttotons, »Mac Mahon« paa 2,196, »Touraine« paa 1,988, »Vendée« paa 1,963, »Saint Louis« paa 1,996, »Joinville« paa 2,212, »Versailles« paa 2,200, »Vincennes« paa 2,210 og »Molières« paa 2,198 Bruttotons.

Pest i Teneriffa.

I Teneriffa, Barrio Christianos, er der forekommet to nye Pesttilfælde. De syge er isolerede, og alle nødvendige Forholdsregler til Undgaelse af Smitte er tagne.

Reddet Skibsbesætning.

Den danske Undervandsbaad »Triton« har bjerget Besætningen, 3 Mand, fra den svenske Motorgalease »Agra« af Kyrksund, der var strandet paa Sjællands Odde.

De lave Priser for Sejlskibe.

4-mastet Skonnert »Kaj Hvilson«, er, efter hvad *Ærø Avis* meddeler, solgt til Sverige for noget under 30,000 Kr.

Skonnerten, der laster ca. 600 Tons, kostede i sin Tid op imod ½ Million Kroner.

50 Aar

Skibsmægler *Daniel Rechnitzer*, Aalborg, fylder den 21. ds. 50 Aar. Dagen fejres i København hos Herr Rechnitzer's Broder Direktør i Marineministeriet, Admiral *Rechnitzer*.

Vandstanden i Drogden.

I Den alm. danske Skibsførerforenings Medlemsblads sidste Nummer foreslaar Skibsfører *P. Jans*, at Vandstandssignalerne ved Dragør, der nu vises fra Lodshuset, flyttes til Dragørforlet, idet de, naar de anbringes her, rettidigt vil kunne observeres gennem Drogden, hvilket ikke er Tilfældet nu.

Lodsning ved Memel.

Havnemyndighederne i Memel har udstedt en Forordning, hvorefter enhver Skibsfører er forpligtet til at benytte Lods ved Ankomst til og Afgang fra Memel.

Bestemmelsen gælder dog ikke, saafremt Skibet ikke stikker dybere end 4 m, og endvidere kan Dampskibe, der gaa i regelmæssig Fart paa Memel og ikke har et større Dybtgaende end 6 m fritages for Lodsvangen.

Forpligtelsen til at tage Lods bortfalder ligeledes, naar der ikke er Lodser til Raadighed, eller naar Storm, Isforhold etc. forhindrer Lodsens i at møde Skibene paa Reden.

Udførselen af Alkohol fra Sverige.

Ved en kgl. Resolution udstedt paa Stockholms Slot 11. Juni 1926 er det bleven bestemt, at Loven af 27. November 1925 om udvidet Anvendelse af Loven af 20. Juni 1924 med særlige Bestemmelser angaaende ulovlig Handel med Alkohol og Vin samt Kundgørelse af 27. November 1925 med særlige Bestemmelser for Udførsel fra Sverige af alkoholiske Drikke fra og med den 17. Juni 1926 for udenlandske Skibes Vedkommende foruden overfor Skibe af finske og norsk Nationalitet ogsaa skal finde Anvendelse overfor danske Skibe, hvad angaar Udførsel med Skibe af en Nettotonnage paa 100 til 500 Registertons.

L A S T N I N G I F I N L A N D

En Reder, som har et Skib lastende i Uleåborg, har sendt Nordisk Skibsrederforening en trykt Formular til Erklæring, som Afskiberne dér har forelagt hans Kaptajn, og som har følgende Ordlyd:

»Since I, the undersigned, Master of the — — — — — have this day given notice to A/B. Uleå O/Y as being in order for receiving cargo per the above mentioned vessel, I am, according to Maritime Law and Custom of the Port, only entitled, to receiving cargo 24 hours hereafter, but in case of the Company commencing to deliver the cargo before the expiration of this stipulated time, I acknowledge hereby that I am not entitled to claim any compensation from the Company, for possible intervals in the supplying of the cargo, which may arise from one reason or another.«

Foreningen udtaler i den Anledning:

Kaptajnen maa ikke indlade sig paa at undertegne en Erklæring som denne. Efter § 92 i den finske Søfartslov begynder Liggetiden at tælle om Morgenen den første Hverdag efter at Skibet er lasteklart og Notits om dette har været indgivet, og nogen »custom of the port«, som giver Befragterne Ret til at forlange længere Notice, kan ikke komme i Betragtning.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. August 1926.

London	13,28	Madrid	58,15
New York	377,25	Amsterdam	151,35
Berlin	89,70	Stockholm	100,85
Paris	10,45	Oslo	82,65
Antwerpen	10,30	Helsingfors	9,50
Zürich	72,90	Prag	11,18
Rom	12,55	Wien	53,35

P O S I T I O N S L I S T E P R. 16. A U G U S T 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Fair Isle 13.8.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Stettin 12.8.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. 14.8. til Rotterdam.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Antwerpen 13.8.
s.s. *Alderney*, Nielsen, ank. Antwerpen 14.8.

s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Rotterdam 12.8. Algier.

s.s. *Alfa*, ank. Danzig 15.8.

s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 16.8. til Oporto.

s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Amapala 7.8.

s.s. *Anna*, afg. Danzig 15.8.

m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Drammen 13.8. til Antwerp.

s.s. *Anneberg*, Korff, ank. W. Hartlepool 11.8.

s.s. *Arabien*, Harder, ank. Dublin 14.8.

s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Buenos Aires 10.8.

60 AAR

Merkantil Direktør i A/S. Burmeister & Wain *Nikolai Leth* fyldte i Søndags 60 Aar. Da han ifjor overtog sin nuværende Stilling, var han altsaa nær de 60, men han er stadig i Besiddelse af stor Arbejdskraft og Virkelyst, og har forhaabentlig en Række frugtbare Arbejdsaar foran sig i den store Institutions Tjeneste.

Nikolai Leth fik sin første Handelsuddannelse i den gamle Forretning C. I. Momme & Secher i Grenaa, og efter at have taget Eksamen fra Grønners Handelsakademi, fortsatte han sin Uddannelse i Firmaet Harald Helsted, København. Derfra rejste Leth til Hamborg og fik Ansættelse i det verdenskendte Rederi- og Skibsmæglerfirma Knöhr & Burchard, hvor han forblev i 23 Aar og arbejdede sig frem til en ledende Stilling. Kort før Verdenskrigens Udbrud startede han sin egen Forretning i Hamborg, som han drev i de vanskelige Krigsjaar indtil 1921, da han afstod Forretningen og knyttedes som Attaché til det derværende danske Generalkonsulat.

I de mange Aar, Direktør Leth opholdt sig i Hamborg, blev han en kendt og anset Mand i danske Kredse. I nogle Aar var han Formand i Det danske Selskab, der senere udnævnte ham til Æresmedlem, og som Medstifter af og Bestyrelsesmedlem i Det danske Alderdomshjem udførte han et paaskønnet Arbejde. For et Aars Tid siden forlod Direktør Leth Hamborg for at overtage sin nuværende Stilling som merkantil Direktør i A/S. Burmeister & Wain.

m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rotterdam 5.8.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. København 17.7. til Golfen.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Suez 15.8. til Singapore.
 s.s. *Askø*, Vinding, pass. Helsingør 16.8. p. R. t. Königsberg.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Vancouver B.C. 29.7.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Danzig 9.8.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Colombo 4.8. til Umado.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. San Francisco 4.8. til Hamburg.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 5.8.
 s.s. *Axel*, Jensen, ank. Godhavn 3.8.

B

s.s. *Beira*, Rasmussen, ank. København 16.8.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariager og København-Nakskov Rulerne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. København 15.8. p. R. t. Grangemouth.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Königsberg 15.8.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Newcastle o. T. 15.8.
 s.s. *Bodil*, ank. Carthage 13.8.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 9.8.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Victoria B. C. 15.8.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Botwood N. F. 7.8.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 16.8.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, ank. Boness 12.8.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 2.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Holtenu 12.8.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Wiborg 14.8.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 8.8.
 s.s. *Britta*, pass. Holtenu 16.8.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. København 14.8.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Reval 12.8.
 s.s. *Børglum*, Hansen, ank. Harburg Elbe 14.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 31.7. til Kbhvn.
 s.s. *Carmen*, afg. Wiborg 16.8.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 5.8. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Las Palmas 13.8.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Trångsund 7.8.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. New York 9.8.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Stettin 9.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Guernsey 11.8.
 s.s. *Dan*, Borck-Clausen, ank. Liverpool 12.8.
 s.s. *Danfælt*, Voss, afg. Hamburg 17.8. til River Tees.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 11.8.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Tientsin 13.8.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Barry 5.8.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Brahestad 13.8. til Rouen.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger som Reserveskib for Eksport.
 s.s. *Dorrit*, ank. Danzig 27.7.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 c.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Hull 14.8.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i København-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Heysham 13.8.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 12.8.

s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Emden 13.8.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Harburg 13.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. London 12.8.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Berwick o. T. 13.8. til Danzig for Bunkers.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Trångsund 14.8. til Wesbeck Town.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Calais 16.8. til Rotterdam.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Trångsund 8.8.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Poole 14.8. til Munksund.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kotka 17.8.
 s.s. *Esther Maria*, Richelsen, ank. Bordeaux 9.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Brunsbüttel 13.8.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 10.8.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Fjeldborg, i Rute fart København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Colombo 9.8. til Suez.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 13.8.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Colombo 15.8. til Penang.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Grecker 15.8. til Boston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Danzig 16.8.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Havana 10.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Philadelphia 31.7. til Belfast.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 13.8.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Grangemouth 10.8.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Liverpool 11.8. til Stettin.
 s.s. *Frigga*, Rindberg, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hejde, afg. Walkom 11.8. til Sharpness Dock.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Antwerpen 9.8.
 s.s. *Gerda*, ank. Gandia 15.8.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Antwerpen 12.8. til Montreal.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Gand 4.8.
 s.s. *Gunver*, ank. Wiborg 15.8.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Riga 14.8.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Emden 15.8.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Skagen 16.8. p. R. t. Hull.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Tenerife 13.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Danzig 8.8.
 s.s. *Harald*, Pedersen, pass. Brunsbüttel 14.8. p. R. t. Riga.
 s.s. *Harriet*, ank. Barcelona 11.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Algiers 14.8.
 s.s. *Helga*, ank. Danzig 13.8.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 13.8.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Hamburg 13.8.
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. København 17.8. til Aalborg.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 12.8.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Kotka 14.8. til Calais.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Iquique 9.8.
 s.s. *Inga*, Nielsen, i Dok i København.
 s.s. *Inger*, pass. Oran 16.8.
 s.s. *Irene Maria*, ank. Råfsø 15.8.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Garston 12.8. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, afg. Kotka 14.8. til La Rochelle.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Kieler Kanal 15.8.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New York 31.7.
 s.s. *Jenny*, pass. Holtenu 16.8.
 s.s. *Johanne*, pass. Brunsbüttelkoog 13.8.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. West Hartlepool 14.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Savannah 14.8. til Liverpool.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Pawle 11.8.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Singapore 12.8. til Bangkok.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Bremen 12.8.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Hull 5.8.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Danzig 10.8.
 s.s. *Karla*, afg. Hernøsand 16.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 10.8.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 11.8. til København.



s.s. *Kina*, Bronér, afg. Hongkong 14.8.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kielerkanal 14.8. paa Rejse til Dordrecht.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Rotterdam 14.8.
 s.s. *Koldinghus*, Nielsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Galveston 10.8.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Sharpness 13.8.
 m.s. *København*, Christensen, ank. København 13.8.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Ridham Dock 14.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. West Hartlepool 8.8.
 s.s. *Lillian*, ank. Kemi 7.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, pass. Cherbourg 14.8.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kielerkanal 15.8. p. R. t. Danzig.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Lissabon 14.8. til København.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Rochelle 14.8. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Velzen 11.8.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 7.8. til Suez.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Danzig 16.7.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Leningrad 14.8.
 s.s. *Margrethe*, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Eksporten.
 s.s. *Marie*, afg. Salsaker 12.8.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aarhus 14.8.
 s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Kielerkanal 14.8. p. R. t. Trångsund.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. København 14.8. til Rotterdam.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 10.8. p. R. t. Paulsboro.
 s.s. *Middelhavet*, ank. Königsberg 10.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Antwerpen 13.8.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, ank. Middelbrough 15.8.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Genoa 12.8.
 s.s. *Nautik*, pass. Carvoeiro 6.8.
 s.s. *Neptun*, ank. Helsingfors 14.8.
 s.s. *Nerma*, pass. Holtenau 14.8.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Baltimore 14.8.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Hammershus 9.8.
 s.s. *Nordsoen*, ank. Denia, 14.8.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Holtenau 14.8.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Alexandria 8.8. til Antwerpen.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Danzig 13.8. til Brahestad.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf Thomsen*, afg. Grangemouth 11.8. til Wasklot.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 28.7.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Hook of Holland 14.8. til Uleåborg.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 6.8.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Aarhus 15.8.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hull 11.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N. SW. 14.8.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. København 13.8.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Hankow 13.8. til Dalny.
 s.s. *Phønix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Møllersvik 11.8.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kielerkanal 16.8. p. R. t. Hull.

R

s.s. *Randi*, ank. Helsingfors 15.8.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Aalborg 15.8.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Uleåborg 16.8.

s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Rouen 12.8.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Holtenau 15.8.
 s.s. *Rola*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Lerwich 13.8. til Stettin, pass. Skagen 15.8.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 12.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, le Barzig, afg. Havre 14.8. til Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 15.8.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Durban 6.8. til Diego Suarez.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Osaka 16.8. til Chinwantao.
 s.s. *Sierra Leone*, Eriksen, afg. Tanga 11.8. til Delagoa.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Aden 6.8. p. R. t. Europa.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, afg. Luderitz 14.8. til Capetown.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. København 15.8.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Leith 13.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Rouen 14.8. til Svartvik.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wiborg 11.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Hook of Holland 15.8.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, afg. Danzig 13.8. til Grangemouth.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 10.8.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Bremen 14.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Yxpila 11.8.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Hamburg 17.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Fair Isle 14.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 29.7.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Stella*, pass. Gibraltar 15.8.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Hull 11.8.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 16.8.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kotka 13.8. til Ostende.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. London 7.8.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 9.8.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Avonmouth 7.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Tvergaard, i København-Bogense-Vejle Rut.

T

s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Emden 14.8.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Danzig 13.8. til Manchester.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. København 28.7. til Grafton.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 16.8.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Livorno 14.8. til Neapel.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 11.8. til Vancouver.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Singapore 13.8.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Melilla 16.8. til Oran.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Björkö 14.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 15.8. til Calais.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 12.8.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Boston Mass. 11.8.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 9.8. til Antwerpen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Hook of Holland 16.8. til Emden.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 9.8.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Yxpila 11.8.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Chester Pa. 12.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 8.8. til San Juan.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, pass. Holtenau 16.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Rotterdam 11.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Cardenas 9.8.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Carvoeiro 15.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. London 14.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. London 12.8.

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
 AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

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

F. V. T. NIELSEN

S K I B S B Y G N I N G S I N G E N I Ø R

(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 6500**TH. MØLLER · KØBENHAVN K.**

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke **MARSING KVALITET** største HoldbarhedLevering i alle inden- og udenlandske Havne. Kasér ikke gammelt
Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.**A/s Asmussen's Shipping Company**

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for: »SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**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 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtene, Værksteder etc.

Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM

AMSTERDAM

ZAANDAM

ANTWERPEN

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**REDERIJ J. H. BERGMANN**

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626-46688-49399

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering.

Billigste Priser i Amsterdam.

VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENGEL · DE WED. JAN SALM & MEIJER

HUDIG · VEDER & CO. · D. BURGER & ZOONS

Sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

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-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Carlsberg

Export Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



*Pryder et
festdækket
Bord.*

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION«

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö).....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	Telegr.-Adr.: »Mittlers
do.....	Seppinen & Co. Stevedores.....	»Mannolas
do.....	Karelia Stevedoring Co. O.Y.....	»Karelias
Trångsund.....	A.B. The Federations Stevedore	»Sohns
do.....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	»Mittlers
Wiborg.....	V. Sandholm & Co., Ltd.....	»Sandholms
Fredrikshamn.....	Blomberg & Co. A.B.....	»Blombergs
Kotka.....	Björklund & Co. A.B.....	»Edvbjörklunds
Lovisa.....	Lovisa Stevedoring Co.....	»Associations
Helsingfors.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	»Edvbjörklunds
Sörnäs.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	»Edvbjörklunds
Ekenäs.....	Ekenäs Stevedoring O.Y.....	»Edvbjörklunds
Hangö.....	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.....	»Edvbjörklunds
Åbo.....	O.Y. Newstevedoring, Ltd.....	»Newstevedoring»
Nystad.....	Nystad Wood Export & Stevedoring Co...	»Export»
Raumo.....	Wass & Lundberg O.Y.....	»Wass»
Räfsö & Mäntyluoto.....	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.....	»Wahlroos»
Kristinestad.....	Lindqvist & Co.....	»Lindqvists
Kaskö.....	Lindqvist & Co.....	»Lindqvists
Wasa.....	A.B. Victor Ek O.Y.....	»Victoreks
do.....	Merivälitys Osakeyhtiö.....	»Merivälitys»
Jakobstad.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Associations
Gamlakarleby & Yxpilä.....	Stuvarebolaget.....	»Prompts
do. do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Stowing»
do. do.....	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.....	»Speeds»
Möllersvik.....	Stuvarebolaget.....	»Prompts
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Stowing»
do.....	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.....	»Speed»
Himango.....	Stuvarebolaget.....	»Prompts
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Stowing»
do.....	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.....	»Speed»
Brahestad.....	The Association Stevedores.....	»Despatches
do.....	F. Thompson.....	»Thompsons»
Uleåborg.....	Stuvarebolaget.....	»Prompts
Haukipudas.....	Stuvarebolaget.....	»Prompts
Kemi.....	S. R. Bygglin.....	»Bygglines
do.....	Stuvarebolaget.....	»Prompts
Torneå.....	Torneå Stevedoring Co.....	»Stevedoringco»

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★
Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

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

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

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

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder: A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

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

STEGMANN
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER »STEGMANN«
NØRRE SUNDBY

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsforødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

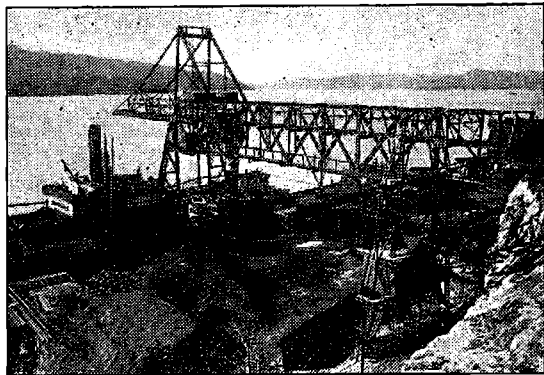
Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflaade · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraa- der indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL

7281 · 7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431 · 4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 35

FREDAG 27. AUGUST 1926

33. AARG

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

ALVORLIG RETURKOMMISSIONS-AFFÆRE

Bladene *Postimees* i Dorpat og *Waba Maa* i Reval har for kort Tid siden behandlet en alvorlig Returkommissions-Affære. Ifølge nævnte Blade har »Det Forenede Dampskibsselskab«, København, anlagt Sag mod Selskabets tidligere Agent i Reval, Firmaet P. Bornholdt & Co. Under Sagen er det blevet oplyst, at det *Forenede*, der driver Skibsfart paa Reval, i Aarene fra 1920 til 1. Januar 1925 i nævnte Havn var repræsenteret af Firmaet P. Bornholdt & Co. som Agent. Agenten skal skaffe Ladninger til Selskabets Skibe samt sørge for Losningen og Indladningen af Varer. Losnings- og Ladningsarbejdet udføres ikke af Firmaet selv, men er overdraget et særligt Stevedore-Firma, der raader over alle til Losning og Ladning nødvendige Hjælpebidler, og Stevedore-Firmaet betales for sit Arbejde efter en af Børskomiteen fastsat Takst.

Da det *Forenede's* nye Agent i Begyndelsen af 1925 begyndte sin Virksomhed, indfandt Indehaveren af Stevedore-Firmaet *Lewinowitsch* sig hos ham og udtalte, at han var rede til at betale den nye Agent samme Procentdel, som han havde betalt Firmaet P. Bornholdt & Co. Agenten kendte intet til den i Reval herskende Skik og forundredes saare, men lod sig ikke mærke dermed og bad Stevedoren sende sig et skriftligt Tilsagn.

Efter Modtagelsen af dette tilstillede Agenten Selskabet Dokumentet tillige med en Beretning om, hvad der var kommet til hans Kundskab. Selskabet underkastede derefter P. Bornholdts & Co.'s Forretningsførelse en nøjere Prøvelse, der gav til Resultat, at Bornholdt ikke havde meddelt noget om, at Stevedoren havde tilbagebetalt ham en Del af de Penge, der var modtaget for Arbejdsydelsen. Ifølge Handelsloven er Skibsagenter Handelsmedhjælpere, der i deres Principals Navn og for dennes Regning udfører Handelsforretninger. Som Følge heraf burde P. Bornholdt & Co. have krediteret Selskabet med den Kommission, Stevedoren havde betalt og ikke beholdt den selv, da Firmaet ikke er Kommissionær, og derfor ikke optræder selvstændigt og for egen Regning. I Løbet af 5 Aar er der betalt Stevedoren for Indladning af Træ 218,819.70 Mk. og for Losning og Lastning af Stykgods 7,536,774.94 Mk., af hvilke Beløb Stevedoren har tilbagebetalt Firmaet Bornholdt 10 pCt. af Betalingen ydet for Træ og 15 pCt. af de for Losning og Lastning af Stykgods modtagne Penge, ialt et Beløb af 1,152,398.22 Mk. Det viste sig ligeledes, at der var indsendt Regninger til et Beløb af 219,500 Mk. for Brug af Grejer ved Losning og Lastning, for hvilket Stevedoren imidlertid ikke beregner sig Ekstrabetaling. Regningerne var forelagte af en Hr. *Nyholm*, der er ansat hos Bornholdt, og Selskabet er fast overtydet om, at der af *Nyholm* er indsendt opdigtede Regninger.

Selskabet hævder, at Bornholdt & Co. i det hele har beholdt 1,371,948.22 Mk., som ikke tilkommer Firmaet, og som Følge heraf har Selskabets juridiske Konsulent i Reval, Sagfører *Hirsch* tilstillet Retsmyndighederne en Klage, hvori han paa sin Mandants Vegne

kræver det ovenfor nævnte Beløb af Firmaet P. Bornholdt & Co. Sagen har allerede været til Behandling flere Gange, men er bleven udsat paa Grund af, at Vidnet *Lewinowitsch* ikke er kommet til Stede. En Gang var han syg, og sidste Gang mødte han ikke, fordi han var rejst til Udlandet.

Sagens Forløb og Udgang imødeses, ifølge de nævnte Blade, med stor Interesse i Skibsfartskredse og i Handelsverdenen i Reval, og vil sikkert ogsaa interessere den danske Skibsfarts- og Handelskredse.

PRISEN MAA BETALES

En meget interessant Artikel i *København* for iforgaars fremdrager Folketingsmand, cand. polit. Johs. Rudfeld, Handelsomsætningen med de Lande, mod hvilke der kræves »aktiv Handelspolitik«. Ud fra Omsætningens Kendsgerninger kommer han til det Resultat, at en Toldkrig eller lignende i gunstigste Tilfælde vil være unyttig, sandsynligvis højst skadelig for os.

Vi er paa næsten alle Punkter enig med Folketingsmand Rudfeld i hans Betragtninger. Dog afviger vor Mening fra hans paa følgende Punkt. Hr. Rudfeld skriver saaledes:

»For England, vor bedste Kunde, skulde der aabnes Mulighed for en større Import. Varekøbet i andre Lande skulde tvinges over paa England for derigennem at sikre vor store frie Afsætning. Der har imidlertid ikke fra engelsk ansvarlig Side ytret sig Ønsker om en ændret dansk Handelspolitik til Fordel for England. Vi handler frit med Englænderne og de med os, og saa lader man den frie Konkurrence afgøre, om Overvægten skal være paa vor eller deres Side.«

Hvis man med *engelsk ansvarlig Side* mener den engelske Regering, har Hr. Rudfeld fuldkommen Ret. Heldigvis er det ikke kommen saa langt. Men et Blad som *The Times*, Englands eneste helt uafhængige Blad og som Følge deraf det mest indflydelsesrige Blad i Verden, kan man sikkert regne med til *engelsk ansvarlig Side*. Og i et af de senest ankomne Numre drøfter Verdensbladet netop dette Problem paa Basis af de vigende Markeder for engelske Varer. Bladet skriver:

»Vi dyrker ikke og kan ikke dyrke mere end en Brøkdæl af den Føde, som vor Befolkning maa have at spise. Vi udvinder ikke og kan ikke udvinde mere end en Brøkdæl af de Raamaterialer som vore Industrielle Virksomheder kræver. Vi maa købe begge Dele eller gaa til Grunde. Vi køber dem med vore Eksportartikler, de »synlige« saavel som de »usynlige«. Disse maa sælges paa Markedet til en Pris, som vore udenlandske Kunder: de, der sælger os vor Føde og Raamaterialer, er istand til og villige til at betale.«

Af dette ser man dog at man fra *ansvarlig engelsk Side* venter, at de, der sælger til England køber engelske Varer. Det er jo ogsaa kun rimeligt, at vi køber netop i det Marked, der betinger hele vor økonomiske Eksistens. Og Masser af de Ting, vi i Øjeblikket køber andre Steder, kunde vi udmærket godt hente hjem fra vor trofaste Kunde England.

BROERNE OG FÆRDSLESPROBLEMET

De i disse Spalter fremsatte Betragtninger over de uanstændige og slet regulerede Færdselsforhold over Broerne har afstedkommen megen Kommentar baade i og udenfor Pressen. Af de mange Forslag, som er fremkommen, forekommer nedenstaaende os det interessanteste. Det skyldes den kendte *shipping man* Generalkonsul A. N. Petersen:

Deres Ide, Herr Redaktør, om Opfyldning af Havnen mellem Knippelsbro og Langebro indrømmer jeg er original, men vil neppe vinde megen Tilslutning, hverken indenfor eller udenfor Skibsfartskreise, og i en overskuelig Fremtid tror jeg ikke, at en saadan Plan vil blive realiseret.

Om Fordelene ved en Uddybning af Farvandet syd paa mellem Amager og Sjælland kan alle derimod være enige, naar der ses bort fra de store Udgifter, som vil være forbundet med et saadant Arbejdes Udførelse. Men er Tiden endnu moden dertil? Eller med andre Ord: er Trafikken mellem Sydhavnen og Østersøen saa betydelig, at den berettiger til et saa stort og kostbart Arbejdes Udførelse?

Den langt overvejende Del af den Tonnage, som er bestemt for Sydhavnen, kommer jo nord fra og gaar ved Afsejling igen nordefter, og for disse Skibe vil en paabudt Sejlads syd om Amager være en betydelig forlænget Sejlads og dertil — særlig for de større Skibe — en vanskelig Sejlads med meget forøgede Udgifter til Lods og Slæbedamper, og for meget store Skibe, som dem der kommer med oversøiske Ladninger til Sydhavnen, vil dette Farvand altid være næsten umuligt.

Skibsfarten vil altsaa ved en saadan Foranstaltning komme til at bringe et stort Offer for at fremme lokale Trafikforhold over Københavns Havn. Imidlertid kan vi jo alle let være enige om, at saaledes som Trafikforholdene nu er over Knippelsbro og Langebro kan de ikke længe vedblive at være, og det kan jo endda med stor Sikkerhed forudsiges, at Trafikken mellem de to Bydele stadig vil tiltage, saa noget maa der gøres og det maa helst gøres snart.

De saa ofte debaterede, diskuterede og projekterede Højbroer og Tunneller vil naturligvis være den Løsning, som mest radikalt gør en Ende paa de for-

tvivlede og antikverede Trafikforhold, og i hvert Fald et af disse Projekter vil ogsaa nok indenfor en overskuelig Tid blive realiseret, men Aar vil der dog hængaa, inden dette sker og imidlertid vil vi stadig blive værre og værre farne med Færdselsforholdene mellem København og Amager.

Mit Forslag til en hurtig Afhjælpning af disse Færdselsforhold er følgende:

Knippelsbro og Langebro aabner ikke paa de Tider af Døgnet, hvor Færdselen over Broerne pulserer stærkest. De aabner en Time om Morgenen, før København er helt vaagnet, en Time midt paa Dagen, mellem Kl. 12 og 1, og igen en Time om Aftenen, efter at København er faldet til Ro. Ved en saadan Foranstaltning vil Trængslen ved Broerne ikke blive større, end at Færdselen ved passende Færdselsreglement kan gaa uafbrudt og den vil paa ingen Maade blive større end den er i de fleste andre Storbyer. Det er jo de idelige Aabninger paa alle Døgnets Timer, der foraarsager Trængslen og Tids- og Pengespildet derved, og det er sikkert ogsaa kun en Overlevering fra gamle Dage, da København var en meget mindre By, at selv det mindste Skib, som har en Mast eller en Skorsten, der ikke kan passere under Broen, skal kunne standse hele Trafikken paa et Par af Byens største Færdselsaarer.

Det kan maaske synes underligt, at et saadant Forslag netop fremkommer fra en Skibsfartsmand, men jeg mener nu at man bør se samfundsmæssigt paa en saadan Sag og ikke se den fra et egoistisk Søfartsstandpunkt. Desuden mener jeg, at naar alt først er indstillet paa saadanne faste Tider for Gennemsejling af Broerne, saa vil alt saavel i Byen som i Havnen automatisk indrette sig derefter, og det Offer som Skibsfarten vil komme til at bringe bliver ikke saa stort, som det maaske straks kan synes og i hvert Fald vil Ofret blive langt mindre end en paabudt Sejlads syd om Amager vil foraarsage.



STRENGERE PORTUGISISKE BESTEMMELSER OM BALLASTCERTIFICAT TRAADT I KRAFT 1. AUGUST

Ifølge portugisisk Lov skal alle Skibe, som ankommer i Ballast fra Udlandet til en Havn i Portugal eller de tilliggende Øer (Madeira og Azorerne) medbringe Ballastcertifikat udstedt af den portugisiske Konsul i den Havn, Skibet kommer fra. Imidlertid har det været meget almindelig, at Dampere, for at undgaa at betale saadant Ballastcertifikat, opgiver ved Inkasseringen i Portugal, at de er ankommet tomme, altsaa uden Ballast.

I *Diario do Governo* for 30. Juni er der nu blevet publiceret et nyt Regeringsdekret, hvorefter alle Fartøjer, som afgaar fra en udenlandsk Havn til Portugal uden Last og uden Ballast, er forpligtet at indlevere til den portugisiske Toldbod ved Indklareringen et Certe-

fik fra den portugisiske Konsul i den Havn, Skibet kommer fra, bevidnende at Skibet afgik uden Last af nogensomhelst Beskaffenhed.

Overtrædelse af dette Paalæg vil blive straffet med Mulkt paa 500-10,000 Esc., og paa samme Maade vil der mulkteres for Mangel af Ballastcertifikat overfor de Skibe, som skal være forsynet med saadant Certifikat.

De forannævnte Certifikater vil ikke blive anerkendt, dersom de er udstedt, efter at Skibene er afsejlet fra Afgangshavnen.

Denne Forordning traadte i Kraft fra 1. August i Aar.

OWNERS AND CAPTAIN'S CODE

Paa Foranledning af *The Baltic and White Sea Conference* er denne praktiske Code blevet udarbejdet for Telegramudveksling mellem Reder og Kaptajn. En Code, der kun omhandler hvad der har Relation til Skibsfart, og som skal tjene til at lette Afviklingen af Forretningerne. Den haandlerlige, ca. 150 Sider store Bog, indeholder vel alt, hvad der kræves til dette For-

maal, og *Baltic and White Sea Conferencens* store Erfaringsgaranterer for, at intet unyttigt er taget med, og intet nødvendigt udeladt. Vi har hidtil manglet en praktisk Code af denne Art, og man kan derfor vente, at den snart vil faa Borgerret indenfor Skibsfarten og erhverve sig talrige Venner om Bord og i Rederikontorerne. (»Hansæ« No. 34 af 21. August 1926.)

ARBEJDSKONFERENCEN I GENÈVE

Versaillestraktaten af 28. Juni 1919 Afdeling XIII, skriver *Berlingske Tidende*, indeholder Bestemmelserne om Oprettelse af de internationale Arbejdskonferencer og det internationale Arbejdsbureau.

Arbejdskonferencer skal afholdes fra Tid til anden, naar Lejlighed kræver, dog mindst een Gang om Aaret.

Arbejdskonferencernes Program forberedes og tilrettelægges af det internationale Arbejdsbureau.

Som Medlem af Nationernes Forbund sender Danmark Repræsentanter til Arbejdskonferencerne.

Paa den første Arbejdskonference, som blev afholdt i Washington bestemmes det, at Skibsfartens Forhold, som paa mange Maader adskiller sig fra Forholdene i Land, skulde behandles paa særlige Konferencer, og i Henhold til denne Beslutning blev den første maritime Arbejdskonference afholdt i Genua i Sommeren 1920. Paa denne Konference, som iøvrigt væsentligst beskæftigede sig med Spørgsmaalet om Indførelse af 8-Timers Arbejdsdagen til Søs, besluttedes det, at Spørgsmaalet om Indførelse af en »international Sømands-skole« skulde behandles paa en ny Arbejdskonference.

I Henhold til denne Beslutning indkaldtes »Den niende internationale Arbejdskonference« til Sammentræde i Genève den 7. Juni 1926.

Paa Konferencen, der aabnedes af Formanden for Bestyrelsen af det internationale Arbejdsbureau, Mr. *Arthur Fontaine*, Frankrig, blev den engelske Regeringsrepræsentant Lord *Burnham* valgt til Konferencens Præsident. Til Vicepræsidenter valgtes af Rederne Franskmanden Mr. *Paul de Rousiers*, af Sømændene Belgieren Mr. *Mahlman*. 37 Lande var repræsenteret, nemlig: Sydafrika, Tyskland, Argentina, Australien, Østrig, Belgien, Brasilien, Storbritannien, Bulgarien, Canada, Chile, Kina, Cuba, Danmark, Spanien, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Ungarn, Indien, Irland, Italien, Japan, Lolland, Norge, Holland, Peru, Polen, Portugal, Rumænien, Serbien, Siam, Sverige, Czechoslovakiet, Uruguay og Venezuela.

Repræsentanterne bestaar for hvert Land af 2 Regeringsdelegerede, 1 Arbejdsgiverdelegeret og 1 Arbejderdelegeret. Endvidere har enhver af de Delegerede Ret til at medtage Suppleanter og Raadgivere, men disse har ingen Stemmeret.

Den danske Delegation bestod af følgende Herrer:

For Regeringen: Finansminister *Bramsnæs* og Kontorchef *E. Krogh* Erhvervsministeriet med Kontorchef *Rud. Lassen* Socialministeriet og Folketingsmand *Bertel Dahlgard* som Suppleanter.

For Arbejdsgiverne: Direktør *E. Maegaard* Dansk Dampskibsrederiforening med Direktør *H. C. Ørsted* Arbejdsgiverforeningen som Suppleant.

For Arbejderne: Landstingsmand *C. F. Madsen* med Forretningsfører *P. Back* og Forretningsfører *E. Jakobsen* som Suppleanter.

Som Delegationens Sekretær fungerede Sekretær i Socialministeriet cand. jur. *E. Brüel*.

Som det vil ses, deltog en Række Repræsentanter for Lande, hvis Søfart er ganske uden Betydning, eller som overhovedet ikke driver Søfart, og disse Lande havde paa Konferencen nøjagtigt lige saa mange Stemmer som de store søfarende Lande; ja, man skulde næsten ikke anse det for muligt, men saadan er det desværre.

Dagsordenen.

Programmet for Konferencen var som før omtalt:

- I. Tilvebringelse af Forslag til en international Sømandskode
men paa Arbejdsbureauets Initiativ var
- II. Spørgsmaalet om Tilvebringelse af internationale Regler for Tilsyn med Søfolks Arbejde om Bord, ogsaa sat paa Dagsordenen;
og endelig havde de Arbejderdelegerede fra Holland og Belgien indbragt
- III. Forslag til en Resolution vedrørende Arbejdstiden til Søs.

I International Sømandskode.

Arbejdsbureauet havde til Konferencen udarbejdet og udsendt følgende Forslag som Grundlag for Forhandlingerne:

- A. Forslag til Konvention om Forhyringsregler.
- B. Forslag til Konvention om Hjemsendelse af Søfolk.
- C. Forslag til Konvention om Disciplinen om Bord.

Disse Forslags Tilblivelse er ikke uden Interesse.

Som før antydte blev det paa Genuakonferencen i 1920 paalagt Arbejdsbureauet snarest muligt at foretage saadanne Undersøgelser, som maatte være nødvendige for at formulere en international Sømandskode, og samtidig opfordrede Konferencen Bureauets Bestyrelse til paa en snarlig ny Konference at fremlægge Forslag til Konventioner eller Recommendationer, som maatte være egnede til at fremme international Kodifikation af Sømandslovgivningen.

Ikke længe efter Genuakonferencens Afslutning forelagde Arbejdsbureauet for »Joint maritime Commission« et Forslag til en international Kode.

»Joint maritime Commission« er en Kommission nedsat af

Bestyrelsen for Arbejdsbureauet og bestaar af fem Rederrepræsentanter, fem Sømandsrepræsentanter samt tre Medlemmer af Arbejdsbureauets Bestyrelse, hvoraf den ene skal være Bestyrelsens Formand og de to andre repræsenterede henholdsvis Arbejdsgiverne og Arbejderne. Hensigten med denne Kommission er, at ethvert Forslag, som vedrører Søfarten, og som er udarbejdet af Arbejdsbureauet, forinden det forelægges Konferencen, kan blive behandlet af Redere og Sømænd, saaledes at Bureauet derved kan blive hjulpet til at faa vedtaget Forslag, som ikke møder Modstand fra hverken Arbejdsgiver- eller Arbejderside.

Egenmægtig Optræden af Arbejdsbureauet.

Kode-Forslaget blev Gang paa Gang behandlet i »Joint maritime Commission« over en Periode af ca. 3 Aar. Fra Rederside blev gjort gældende, at Forslaget ikke opfyldte de Krav, som maatte stilles til en international Kodificering. At kodificere internationalt vil sige at samle gældende Lovregler, som er fælles for alle Lande, og udforme disse i en Tekst, som kan anerkendes af hele Verden, men hvis man vil kodificere, kan man ikke indføre nye Lovregler; men det var netop dette som Arbejdsbureauet efter Redernes Formening havde gjort. Rederrepræsentanterne i »Joint maritime Commission« lod derfor udarbejde et Modforslag, som var en virkelig Kodificering, og dette Modforslag samt Arbejdsbureauets Forslag blev derefter behandlet i et Underudvalg bestaaende af en Rederrepræsentant, en Sømandsrepræsentant samt Bureauets juridiske Konsulent. Dette Underudvalg endes om et nyt Forslag, som imidlertid blev fuldkomment negligeret af Arbejdsbureauet, der i Stedet for at søge at skabe Enighed mellem de interesserede Parter om dette Forslag, udsendte et Spørgeskema til — ikke Rederne ej heller Sømændene — men til Regeringerne i de forskellige Lande; og paa Basis af Besvarelserne af disse Spørgeskemaer udarbejdede Bureauet 3 helt nye Konventionsudkast, nemlig de som blev forelagt Konferencen; men disse Konventionsudkast har overhovedet ikke været behandlet af »Joint maritime Commission«.

Sitruks ved Konferencens Begyndelse protesterede Redernes Repræsentanter meget energisk mod den af Arbejdsbureauet ansvendte Fremgangsmaade og fremsatte følgende Forslag til Resolution:

»Besluttet, at Formen og Indholdet af en international Sømandskode skal være i Overensstemmelse med Vedtagelsen paa Genuakonferencen 1920, og at Basis for Reglerne i en saadan Kode skal være de Principer, som for Tiden er almindeligt anerkendte.«

Til Trods for, at flere af Regeringsrepræsentanterne maatte indrømme, at Arbejdsbureauets Optræden ikke var ganske korrekt, blev Resolutionen dog stemt ned med samtlige Regeringsrepræsentanters og Arbejderrepræsentanters Stemmer (78 mod 27).

Fra Rederside blev der dernæst stillet Forslag om, at de 3 Konventionsudkast skulde behandles under eet, idet de greb saa meget ind i hinanden, at det vilde lede til Konfusion og daarlige Resultater, om de blev behandlet hver for sig.

Dette Forslag fik imidlertid en lige saa krank Skæbne, og det vedtoges — atter mod Redernes Stemmer — at nedsætte 3 Underudvalg til Behandling af hvert af de fremlagte Konventionsudkast.

Underudvalget vedrørende Forhyringsregler kom til at bestaa af 36 Repræsentanter, 12 fra hver Gruppe. I dette Udvalg var Danmark repræsenteret i Arbejdsgivergruppen og i Arbejdergruppen.

Underudvalget vedrørende Hjemsendelse af Søfolk kom til at bestaa af 24 Repræsentanter, 8 fra hver Gruppe. I dette Udvalg var Danmark repræsenteret i Arbejdergruppen.

Underudvalget vedrørende Disciplinen om Bord kom ligeledes til at bestaa af 24 Repræsentanter, 8 fra hver Gruppe.

A. Underudvalget vedrørende Forhyringsregler afholdt 12 Møder under Forsæde af Mr. *Wolfe*, britisk Regeringsdelegeret. I Udvalget gjorde 2 Anskuelse sig gældende: 1) At Formaalet skulde være at udforme en mere eller mindre fuldstændig Sømandskode, hvori skulde kodificeres de Regler, som allerede er gældende i de forskellige Lande, men dog saaledes, at som Basis skulde tages Lovreglerne i de Lande, hvor Lovgivningen er mest fremskredet (underforstaaet i Sømændenes Favør), 2) at Formaalet skulde være at formulere visse almindeligt anerkendte i Lovgivningen optagne Principer, og at det skulde overlades til den nationale Lovgivning, hvorledes den vil bringe disse Principer i Anvendelse.

Udvalget udarbejdede og vedtog med Majoritet et Konventionsforslag, som ligger midt imellem disse to Anskuelse. Forslaget blev forelagt Konferencen og enstemmigt vedtaget, idet dog den svenske og danske Rederrepræsentant af principielle Grunde afholdt sig fra at stemme. Konventionsforslaget er blevet betydeligt ændret i Redernes Favør, idet det lykkedes disses Repræsentanter, ved at stille Ændringsforslag til saa at sige alle Udkastets Paragrafer, at faa Regeringsrepræsentanterne i Udvalget til dog i nogle Tilfælde at stemme smmen med dem. Arbejderrepræsentanterne afholdt sig praktisk talt fra at stille Ændringsforslag, men holdt sig klogeligt til Arbejdsbureauets Udkast.

(Fortsættes Side 570).

POLITISKE OG FINANSIELLE PROBLEMER I ØSTRIG

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Selv i Østrig er Rigsdagsmændene ikke andet end Mennesker, og i disse varme Sommerdage, vilde de meget gerne ud paa Landet for at feriere — men Pligten byder dem at blive inde i den ugæstfri By. Der raader rent politisk set den største Forvirring, og hidtil har Parlamentet ikke kunnet finde ud af den Labyrinth det har forvildet sig ind i. Det holdes derfor samlet »for hvis der en Dag skulde komme en Mulighed for et Resultat,« men det arbejder ikke. Socialdemokraterne har gennem Uger vist en Obstruktion, som i hvert Fald er af større Virkning end Piben og Raaben paa enkelte Dage. De har aabent revolteret imod Ramek og hans Ministerium. De har ganske glemt, at just Dr. Ramek engang var deres Yndling, og nu ved de ikke, hvordan de skal smæde Forbundskansleren. Man paastaar, at han har brudt alle Overenskomster, og saa sent som i sidste Uge titulerede man ham med saa elskelige Udtryk som »Humbugsmager« og »Slyngel«. Da dette ikke lod til at bide paa ham, forsøgte man i Nationalraadet at faa ham stillet for en Rigsret. Det var ganske vist kun en Demonstration, da alle forfatningsmæssige Forudsætninger savnedes, men Demonstrationens Hensigt kunde ikke være uvenligere. Man viste tilfulde, hvordan Sindelaget er beskaffent.

Hvad er det, som har afstedkommet hele denne Sceneveksling? Hvad er det, som forstyrrer den tidligere Enighed imellem Forbundskansleren og den i hvert Fald stærke Minoritet? Hvad er det der er Skyld i, at hele det parlamentariske Liv lammes?

Det er selvfølgelig de økonomiske Spørgsmaal, som er Skyld i alle Vanskelighederne; selv om man ikke vil være ved det, og er der nogen Hindringer, som skal overvindes, gaar det altid anderledes end de Vise profeterer. For mere end to Maaneder siden forelagdes der i det østrigske Nationalraad et Forslag om Ændringer i Toldtarifferne, og man havde taget meget Hensyn til Industriens og Landbrugets indstændige Ønsker om Beskyttelse. Selv Arbejdernes Repræsentanter maatte indrømme, at den lille østrigske Republik ikke alene kunde holde fast ved Frihandlens Principer. De vilde derfor ogsaa godt gaa med til, at man satte sig til Modværn.

At Toldlovene vilde rejse en Storm i Nationalraadet, var man paa Forhaand sikker paa, især da Dr. Ramek paa Forhaand havde erklæret, at han ikke vilde give efter paa noget Punkt for at vinde Bifald. — Det evindelige østrigske Schackreri skulde der nu paa afgørende Vis rammes en Pæl igennem.

Den ventede Storm kom imidlertid fra en helt anden Side. Parlamentet, der aldrig har vist sig særlig egnet til at knække haarde Nødder, eller til at tage meget Arbejde paa sig, lod ganske roligt Toldlovsforslaget ligge, til trods for at Importen i de sidste Maaneder er steget med 20 Procent og Eksporten faldet med 10 Procent. At løse disse Problemer, der er af ganske afgørende Betydning, havde man mindre Lyst til. Derimod kastede man sig over Skolespørgsmaalet, og gjorde det til et brændende Midtpunkt i den politiske Diskussion.

Da Republikken afløste det østrigske Monarki løftede man Skolevæsenet op i en helt ny Plan. Under Ledelse af Socialdemokraten *Glöckel*, som nu er Skoledirektør i Wien, underkastede man Folkeskolen en meget grun-

dig Revision. Den fagligt delte Skole maatte vige for en Fællesundervisning, der lagde Hovedvægten paa, at lette Barnet Kundskabstilegnelser. Denne ensartede Undervisning skulde ogsaa omfatte Mellemskolerne. De Resultater der nu foreligger, er blevet mødt baade med Lovord og Dadel, og der opstod en Debat frem og tilbage.

Da Politikerne jo ogsaa i Østrig skal vise at de er til, skete der noget, der i de senere Aar kan karakteriseres som specielt østrigsk. Der gik i Bund og Grund Politik i Spørgsmaalet, og alle saglige Hensyn blev skudt til Side. Da de provisoriske Skoleaar var udløbet, og man nu skulde træffe en Afgørelse, kom Spændingen. Mellem Undervisningsministeriet, hvis Chef indtil for kort Tid siden var den kristelig-social Dr. *Schneider* og Wiens Skoledirektion, opstod der ligefrem principielle Kampe. Dette Modsætningsforhold udartede sig til det tragiske, for ikke at sige til det tragikomiske, da Undervisningsplanerne for det næste Skoleaar kom til Behandling for kort Tid siden. Først søgte Dr. *Schneider* at udskyde Sagen, fordi han ønskede at gavne de gamle historiske Institutioner. Følgen blev stor Larm. Da sluttedes der en formelig Pagt mellem *Schneider* og *Glöckel*, og denne Pagt indeholdt et Kompromis. Hvis Socialdemokraterne hidtil havde holdt sig i Skindet, var det nu de kristelig-socials Tur til at lave Obstruktion. Medens Dr. *Seipel* var borte paa en Rejse i Amerika, blev der Paladsrevolution i hans Parti, og Dr. Ramek søgte at redde sig selv ved at ofre *Schneider*. Han lod dennes Kompromis falde og gjorde den skikkelige Landshøvding i Steiermark, Professor *Rintelen*, til Undervisningsminister.

Dette unægtelig noget bisare Skridt, bragte Socialdemokraterne ud af Ligevægt og der kom en Skygge over Forholdet mellem dem, de kristelig-socials og deres Koalitionsammerater, Stortyskerne, der ikke havde megen Lyst til at følge de Opdragelsesidealer, som blev bifaldet af den indflydelsesrige Wienerkardinal *Piffo*.

Den Spænding, som har lammet Parlamentet, skyldes imidlertid ogsaa den store Arbejdsløshed. Man antager at Understøttelsen til de Arbejdsløse i det indværende Aar vil andrage 150 Mill. Schilling, et Beløb, der er altfor urimeligt for det lille Østrig. Findes der ikke Udveje, vil det sige, at Handel og Industri i Østrig i det andet Halvaar maa bære paa en Byrde, der 48 Millioner Schilling større end i det første Halvaar. Det er imidlertid en ren Umulighed paa Grund af den økonomiske Krise. Regeringen vil derfor reformere hele Arbejdsløshedslovgivningen, men Socialdemokraterne gør den heftigste Modstand. De afviser alle finansielle Argumenter, særlig fra den Dag da Regeringen kom de tyske Sparekassers Centralbank til Hjælp uden at spørge Parlamentet. Det gjaldt imidlertid om at handle i en Fart — men det vil Oppositionen ikke forstaa. Tilfældet Norge har her gentaget sig.

Det gæter og bryder paa forskellige Felter, og en skønne Dag hører vi sikkert nyt fra Østrig. Bevægelsen fra Italien fortsætter derop — og skal der komme Orden i Landet og i Landets Handel og Industri, kan det være at det er den eneste Redning.

Tyskland i August 1926.

Johannes Lehmann.

(Fortsat fra Side 569).

Konventionsforslaget, der giver Regler for Indgaaelse og Ophør af Forhyringskontrakter, Indretning af Søfartsbøger etc., indeholder saavidt kan skønnes paa intet Punkt Regler, der gaar ud over, hvad der i Øjeblikket er gældende dansk Ret; og i og for sig kan det jo kun være i de Rederes Interesse, som har ret strenge Forhyringsregler, som næppe vil kunne forandres, at faa disse indført i andre Lande med

mindre strenge Regler. Naar alligevel den svenske og danske Rederrepræsentant ikke vilde stemme for Forslaget, skyldes det, at man ansaa det for rigtigst at vise, at Arbejdsbureauet ved hele denne Konference — som forøvrigt næsten altid — har udvist en Opræden, som paa det skarpeste naar som helst og hvor som helst bør misbilliges fra Rederside.

(Fortsættes i næste Nr.)

FRAGTERNE I JULI 1926

Kulstrejken forhindrer stadig Beregningen af det sædvanlige Fragtratetal. De andre Rater, der har været med i Indeksopgørelsen, viste næsten alle et højere Gennemsnit i Juli end i Juni; for dem alle under eet — ialt 17 Rater — udgjorde Opgangen ca. 5 pCt.; Stigningen var størst for amerikansk og transatlantisk Timecharter samt for udgaaende Bruttobefragtning fra la Plata. I flere af de Skibsfartsruter, som Kulstrejken har fremkaldt — eller i hvert Fald givet større Betydning end ellers — og som det ligger nær for danske Skibe at søge til, meldes ogsaa om ret gode Fragsatser, bl. a. for Kulfragter fra Østersøhavne.

Ligesom i Juni blev ogsaa i Juli en Række af de oplagte Skibe sat i Fart, og ved Maanedens Udgang

laa ialt kun 13 Damp- og Motorskibe med 14,400 Bruttotons stille; dette svarer omtrent til, hvad der under normale Forhold er oplagt af Reserveskibe o. l. Den ekstraordinære Oplægning, der begyndte for knap et Aar siden, i August 1925, er altsaa praktisk taget nu ophørt. — Indtil Udgangen af 1925 havde Oplægningen ikke overskredet 60,000 Bruttotons; men derefter forøgedes den indtil henimod Midten af Maj, da den omfattede 75 Damp- og Motorskibe med 116,400 Bruttotons. I Gennemsnit af første Halvår 1926 var der oplagt 84,600 Bruttotons, indbefattet Reserveskibe o. l.; ser man bort fra sidstnævnte, har Oplægningen i Januar-Juni gennemsnitlig udgjort 8½ pCt. af den samlede Damp- og Motorskibstonnage eller 14½ pCt. af Tonnagen for Skibe til Trampfart.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 24. August 1926

»Haabet beskæmmer ingen«, siger et gammelt Ord, »Hder med saa megen mere Berettigelse kan fremdrages her, eftersom vistnok de fleste var af den Mening, at Ugen, der svandt, vilde have bragt en Afgørelse i den engelske Minekonflikt. Et helt andet Spørgsmaal er — set fra et rent egoistisk Rederstandpunkt — om man overhovedet skal haabe paa og se hen til en snarlig Løsning af Konflikten. En Kendsgerning er det dog, at det var denne, der bragte vel nok Broderparten af den oplagte Tonnagemængde ud igen. En Del vilde alligevel være blevet sat ind i Trælastfarten, naar Tiden var inde, men mindst lige saa stor en Del tager Minestrejken — direkte og indirekte — vel nok paa sig? Vil den mest nærliggende Slutning heraf da ikke være, at en Svækkelse af Fragtmarkedet bliver det umiddelbare Resultat af Konflikten Løsning, i Særdeleshed dersom Tidspunktet for denne falder mere eller mindre sammen med Trælastsæsonens Slutning? Vi spørger kun og overlader til Tiden at svare og faar saa iøvrigt haabe det bedste, hvilket — som tidligere fremhævet — heller ikke er urimeligt eller utænkeligt.

Af Sensationer bragte Ugen forøvrigt ingen, med mindre herunder skal henregnes, at *Montreal* endelig tog en Del Baade, hvilket kun var, hvad der havde været ventet længe, og en meget livligere Efterspørgsel maa kunne paaregnes herfra inden længe, nu da Korneksportørerne kan »kigge i Vejviseren« efter den billige Tonnage, som de ventede frigivet fra de amerikanske Kultransporter. Ydermere er Australien en ret god Aftager af Tonnage, omend det vil være mild Overdrivelse at sige, at dette Marked er i fuldt Sving. Sortehavet og Donau kan der heller ikke klages paa, hvilket derimod ikke kan siges om La Plata.

Det amerikanske Kulmarked var vedblivende »primus motor«, omend Efterspørgslen i Ugens Løb svingede op og ned, eller rettere ned og op, dog med fastholdte Rater. Aarsagen hertil var naturligt nok Situationen i England og de til denne knyttede Rygter om en hurtig Afgørelse af Striden. Den umiddelbare Følge var en kortvarig men tydelig Reduktion i Efterspørgslen paa Kultonnage, saavel fra U.S.A. som Fastlandet, men den lige saa nærliggende Følge af Beslutningen om Strejkens Fortsættelse, var et i fuldt Maal gentaget Krav paa Tonnage til disse Transporter, dog navnlig prompte Baade.

TRÆLASTMARKEDET

Herom er kun godt at berette. Ikke alene fast, men stigende, men Aarsagen hertil er ligetil. I første Række Konkurrencen med Kullene fra Fastlandet til U.K., samt de stadig stigende Bunkerpriser, der tvinger Re-

derne til at holde ud for bedre Rater, og en Del har det sikkert ogsaa hjulpet, at der er kommet mere Liv i Befragtningerne fra Hvidehavet.

Der er ogsaa kun al god Grund for Rederne til at holde ud for bedre Rater, idet mange og dels uforudseelige Hændelser kan omstyrte den mest forsigtige Kalkulation. Aarstiden er allerede stærkt fremrykket, og Efteraarets Storme har allerede sendt sine Forløbere som et Varsel om, hvad der kan ventes. For adskillige Lasteplassers Vedkommende maa efterhaanden regnes med forsinkede Ekspeditioner; dels paa Grund af de stadig kortere Dage, dels som Følge af Storm og Søgang, der hindrer eller vanskeliggør Indskibning, særlig af Props og Pulpwood, der sædvanligvis lastes direkte fra Vandet. Overbordskyllet Dækslast med deraf følgende Fragttab er heller ikke nogen ukendt Foreteelse paa denne Aarstid, og sidst — men ikke mindst — den i adskillige engelske Havne aarligt tilbagevendende »congestion« kan heller ikke ganske lades ude af Betragtning. Der meddeltes allerede i sidste Uge til The Baltic and White Sea Conference, at der maatte regnes med følgende Ophold, bl. a.: Grangemouth : mindst 2 Dages Tørn, Boness: 1 à 2 Dage, West Hartlepool: Havnen fuldt optaget, »slight discharging turn«, Hull: ca. 2 Dage, o. s. v., og man kan vel gaa ud fra, at de nævnte Ophold er Minimum.

Stevedorestrejken i Kemi og Torneå er endelig sluttet, efter at Afskibernes Folk den 5. ds. genoptog Arbejdet. Lockout'en i Dunkerque, der nu har varet i 10½ Uge foruden forudgaaende congestion og langsomme Ekspeditioner, menes endelig at være sin Afslutning nær. Dette dog kun, dersom man kan tro derværende Mægleres Beretninger, men i Betragtning af, at prompte Trælaster til Dunkerque nu tilbydes med garanteret Losning, er der vel noget om Snakken. Det er ogsaa paa Tide, at denne meningsløse Arbejdsstandsning snart bringes til Ophør, hvilket tilstrækkeligt tydeligt fremgaar af den Kendsgerning, at Dampere, der ankom til D. i de sidste Dage af Maj, endnu henligger samme Sted, kun delvis udlossede.

Som foran antydet bragte Ugen en yderligere Bedring af Raterne. Topnotering var 27½ Hfl. for 660 Favne Pulpwood fra Uleåborg til Rotterdam, 2¼ Gyl-den Losning og intet Fradrag for eventuel Pontoonmaaling. Den sidst omtalte Ladning paa ca. 1,000 Favne Props fra 1/2 Middlefinland til Grangemouth naaede op i 44/- for dansk Baad.

Af Ugens øvrige Afslutninger kan anføres: 1,050 Favne Pulpwood 1/2 Jacobstad/Rotterdam, 23½ Hfl. 2 Pladser, 23¼, dersom kun 1 Lasteplass; 380 Std. DBB Walkom/Zaandam, 24,00 Hfl.; 500 Std. DBB 1 Wiborg/Antwerpen, 42/6d.; 700 Std. DBB 1 Lowisa og 1 Wi-

STOCKHOLMS FRIHAVN

Driften af Stockholms Frihavn overtoges fra 1. Januar 1925 af Stockholms Frihamnsaktiebolag, der er et kommunalt Foretagende med en Aktiekapital paa 500,000 sv. Kr.

Selskabet har nu udsendt en Redegørelse for det første Driftsaar, af hvilken fremgaar, at Havnen i Aarets Løb har været besøgt af 593 Fartøjer paa tilsammen 263,450 Netto Register Tons, samt 123 opmaalte Pramme paa tilsammen 8,106 Netto Register Tons. Den lossede Godsmængde var 66,667 Tons, den lastede Godsmængde 33,355 Tons.

(Fortsat fra Side 571).

borg/Antwerpen, 42/-; 625 Std. DBB Trångsund/Antwerpen, 42/6d.; 600 Std. DBB Kemi/Hull, 49/- netto; 700 Std. DBB Uleåborg/London, 48/-; 350 Std. DBB Wasa/Southampton, 52/6d.; 700 Std. DBB Umeå/Manchester 60/-; 700 Std. DBB2 Umeå/London, 46/3d.; 670 Std. DBB 2 Haparanda/Hull, 52/-; 530 Std. DBB Umeå/Dunkerque, 42/6d., af hvilke sidstnævnte har betalt mindst 3/6d. for lidt. Hvidehavet tog, som allerede antydet, en stor Del Tonnage, og til 65/- som Basisrate for 750 Std. Baade.

Canada derimod mærkes der vedblivende ikke meget til.

KUL, KOKS ETC.

Som meddelt i Indledningen er Kulbefragtingen fra Kontinentet til U.K. atter i fuldt Sving, og navnlig prompte Baade er i høj Kurs. For en saadan 2,200 Tonner er just betalt 10/- fra Stettin eller Königsberg til Østkysten, sædvanlige Betingelser.

Til Danmark er Efterspørgslen ikke særlig stor, men Raterne faste. Der er bl. a. sluttet: 3,300 Tons Kul Königsberg/København 7/6d.; 1,250 Tons Kul Stettin/København 8/6d.; 1,500 Tons Koks Rotterdam/København eller Aarhus 8/6d.; 1,400 Tons Koks Stettin/Limhamn 8/3d.; 2,700 Tons Kul Bremerhaven/Aalborg 7/- og for 1,500 Tons Koks Stettin/København pr. primo September noteres 9/- med 500 Tons Losning.

MIDDELHAVET ETC.

Der er vedblivende kun ringe Aktivitet hjemgaaende. Der sluttedes fortsat en Del Kul nedover, og Raterne laa gennemgaaende omkring de følgende: Rotterdam/Vestitalien 10/-, Østitalien 11/6d., Port Said 10/9d., Alexandria 11/3d. à 11/6d. og Calais/Alexandria betalte 11/9d. 1,000 Losning, alle for 5,000/6,000 Tonner og prompt Lastning.

Hjemgaaende gav Donau og Sydrusland fortsat Beskæftigelse til mange Baade, og fra Donau betales nu 20/- til U.K. ogsaa for 2. Halvdel af September. Den Bedring i disse Rater, vi efterlyste i næstsidste Rapport, er saaledes indtruffet, men allerede for en Del opvejet af de stigende Bunkerpriser. Det er tilsyneladende den græske Konkurrence, der vanskeliggør en hurtigere Bedring paa disse Kanter.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Som omtalt i Indledningen flovede Massebefragtingen for Kul fra U.S.A. noget af, medens der ventedes paa en Løsning af Minekonflikten, men foregaar atter uhindret; dog kan det ikke nægtes, at for de senere Positioner har Rederne maattet »fire« lidt, hvorimod prompte Baade faar sidste Uges Toprater.

Som i forrige Uge Australien, var det i den forløbne Uge Montreal, der endelig erindrede om sin Eksistens. Saavidt vides er der dog kun taget prompte Baade med senest 6./9. Annulering, og Raten, der har ligget omkring 16 Cents til Antwerpen/Rotterdam, trænger til en Opstrammer.

Fra Gulfen bør ogsaa snart kunne forventes en Genoptagelse af Befragtingen i større Stil. Udover

Der er foretaget en Del Forbedringsarbejder ved Kranerne, hvilke Arbejder menes at ville være afsluttede i Løbet af et Par Maaneder. De store Udvidelsesarbejder ventes at være færdige i dette Aars Sommer.

Havnens Indtægter har været ca. 717,000 Kr., hvoraf ca. 27,500 Kr. var Rente og Provision. Diverse Omkostninger har andraget ca. 262,000 Kr. Til Stockholms Stad er indbetalt en Forpagtningsafgift af 450,000 Kr.; Resten, ca. 5,000 Kr., anvendes til Afskrivninger.

at en Del store Baade blev anbragt for Sulphur til Australien til 30/- (indtil 5 Havne), viste dette Marked ingen nævneværdig Aktivitet, men en afgjort Mangel paa prompte Baade har maaske sin Del af Skylden herfor?

SYDAMERIKA

River Plate — sig selv lig — svingede hele Vindrosen rundt. »Fast men stille,« var sidste Diagnose, »vakkende men livligere,« kan passende blive denne. Raten for September Baade var rundt regnet nede i 23/-, 24/- Basis n.a. San Lorenzo/U.K.-Cont., og saa sen Position som 31. Januar Annulering accepterede 22/6d. U.K./Cont.-B/H. Range.

ØSTEN

Efter at have taget en god Del Tonnage, og til delvis forbedrede Rater, løjede Efterspørgslen fra Australien atter af, men der er dog endnu ikke hørt om nogen Svækkelse af Raterne. Disse er nu rundt regnet 40/6d. fra Vest- og 44/- fra Sydaustralien. Sidstnævnte Rate opnaaedes for indtil 15. Marts Annulering, og indtil 44/6d. betales for 15. Februar Annulering (Motorskib).

Pacific tog i Ugens Begyndelse adskillige store Baade til de snart gammelkendte 30 shillings, men senere døde Efterspørgslen næsten helt hen.

Sydafrika var særlig interesseret i Kultonnage til de østlige Bunkerstationer, og betalte: Colombo 12/9d., Singapore 11/-, Aden 13/-, alt pr. September.

TIME CHARTER

Udover i West-India Farten gøres der næppe meget. I nævnte Fart er betalt op til 2 Doll. for 3,900 Tonner for Nedrejsen, medens lignende Baad fik 1.65 Doll. for en Rundtur og 4,300 Tonner 1.47½ Doll. for 13 Maaneder.

SKIBS, PROVIANTERINGS, HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schoue, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forbyringsagent).

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

Det danske Konsulat i Rotterdam har sendt Udenrigsministeriet følgende Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i Juli Maaned 1926, samt Antallet af udgaaede Skibe i samme Maaned.

Nationalitet	Indg. Skibe		Udg. Skibe	
	Dampskibe	Sejlskibe	Med Ladm.	I Ball.
	Antal	Tons Net.	Antal	Tons Net.
Argentina	—	—	—	1
U.S.A.	16	57,124	—	15
Belgien	15	22,346	—	13
Brasilien	2	8,932	—	3
Czeckoslovakiet ..	1	1,973	—	—
Dantzig	5	10,732	—	3
Danmark	16	26,787	—	12
Tyskland	184	255,085	1	1,506
Estland	3	1,767	—	2
Finland	5	4,293	—	6
Frankrig	197	277,385	—	199
Grækenland	23	55,365	—	15
Storbritannien ...	445	553,190	1	69
Ungarn	1	3,112	—	1
Italien	40	102,025	—	41
Japan	10	46,606	—	8
Jugoslavien	7	15,788	—	5
Letland	8	6,794	1	427
Nederlandene	240	374,985	—	205
Neder. Indien ...	—	—	—	3
Norge	84	94,877	—	73
Panama	—	—	—	1
Polen	1	347	—	1
Portugal	4	5,554	—	3
Peru	—	—	—	1
Rusland	6	10,093	—	3
Spanien	28	55,449	—	26
Sverige	81	87,591	—	76
Ialt....	1,422	2,078,186	3	2,002
			1,272	197

Ialt udgaaet i Juli Maaned 1926: 1,469 Skibe med 6,036,165 m³.

LOCK-OUT'EN I DUNKIRK

Nordisk Skibsrederforening meddeler:
Den 11. Juni i Aar blev der erklæret Lock-out i Dunkirk. Efter Forlydende var det Arbejdsgiverne, som fandt det nødvendigt at tage et saadant Skridt for at gøre en Ende paa de utaaelige Tilstande, der var fremkaldt i Havnen ved den passive Strejke (Sabotage), som Arbejderne havde praktiseret i længere Tid til stor Ulempe for alle Interesserede. Desværre er der vistnok ogsaa en Del skandinaviske Skibe, som lider svære Ophold paa Grund af de Forhold, der er fremkaldt ved disse ekstraordinære Arbejdsforhold i Dunkirk. Det ser ud, som om Arbejderne vil søge at komme udenom Lock-outens Følger ved gennem sin Union selv at paatage sig Lastning og Losning af Skibene, men de lokale Myndigheder modsætter sig dette, som det fremgaar af følgende Dekret, der er udstedt af Mairen i Dunkirk. Det lyder saaledes:

»Da vi har bragt i Erfaring, at Førerne af de fremmede Skibe »Lilly« og »Dora Ahrens« havde til Hensigt at losse deres Skibe om Natten ved egne Besætninger, har Mairen i Dunkirk, Charles Valentin, truffet følgende Bestemmelse:

»I Betragtning af, at det paa Grund af de raadende Forhold findes hensigtsmæssigt at undgaa enhver Losning eller Lastning af Varer i Dunkirk Havn uden forudgaaende Aftale med de lokale Myndigheder, som har paataget sig at sikre den offentlige Orden; videre i Betragtning af, at enhver Lastning eller Losning af Varer, som udføres om Natten, vilde være skikket til at fremkalde særlig alvorlige Begivenheder, bestemmer vi:

- I. Der maa ikke finde nogen Lastning eller Losning Sted om Dagen i Dunkirk Havn uden Tilladelse.
- II. Enhver Losning eller Lastning af Varer er forbudt mellem Kl. 8 Aften til 7 om Morgen.
- III. Nærværende Bestemmelser vil forblive i Kraft saa længe Lock-outen varer.
- IV. Politikommissæren er bemyndiget til at paase, at disse Bestemmelser overholdes.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

"Delaware" kolliderer i Kieler-Kanal.

D.F.D.S.s Dampner »Delaware« er i Kieler-Kanalen blevet svært beskadiget i Forpartiet ved en Kollision med den engelske Dampner »Islington«. »Delaware«, der var paa Rejse fra Finland til Rouen med Trælast, ligger nu i Kiel, hvor Dækslasten og muligvis Lasten i Forrummet opløses, hvorefter Reparationen foregaar i Kiel.

I Løbet af et Par Uger mener man, at Skibet kan blive klart til at fortsætte Rejsen.

Redningsvæsenet ved Esbjerg.

Herefter vil Redningsdamperne »Vestkysten« og »Vesterhavet« skiftevis blive stationeret ved Esbjerg i Efteraarsmaanederne indtil »Dana« kommer og faar fast Station i Esbjerg Havn.

Efter hvad vi erfarer vil der paa Finansloven 1927—28 fremkomme Forslag om at anvende 85,000 Kr. til en ny Redningsbaad til Esbjerg Havn.

P. F. JEPSEN
AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23

TELEFON: CENTRAL 1330

Wessberg & Christoffersen
STEVEDORE
Randers

TH. IBSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*
TELEFON 237
PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

*
TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8 Mezz.** TLF. 3491 & 13370

KAJ OG PAKHUSE: **HOLMS PLADS** TLF. AMAGER 4921

EFTER KONTORTID KALDES **S. OLSEN** TLF. HELRUP 539 Y

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)
Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

WILH. CHR. BECH

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstef. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.

(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

C. BREINHOLT
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.
Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

KOLDING

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6·16·68
Statstelefon Nr. 11 Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

KORSØR

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

SKIVE

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telgram-Adr.: "Holmellid"
 Amaliegade 36

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Ers.« 262.
 Varemægleren: 139. A. Thejll (privat) 1030. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
 Codes: Walker's & Appold's, Scott's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiggins Blue Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORGEtableret 1852 **A. THEJLL** Etableret 1852

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE

BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Seflekke og Dampere etc. · Spedition · Bunkerul Forening.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det statslige Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjerde Søforikringselskab, København. Dampskibsselsk. »Ers.«, Ereskebjerg.

SVENDBORG

NØRRESUNDBY

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

C. V. PETERSEN, SVENDBORG

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibssagens.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

ODENSE

VEJLE

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. August 1926.

London	18,28	Madrid	58,10
New York	377,25	Amsterdam	151,25
Berlin	89,75	Stockholm	100,85
Paris	10,80	Oslo	82,65
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,50
Zürich	72,90	Prag	11,18
Rom	12,40	Wien	53,30

BESKÆFTIGELSE SØGES

Kontordame. Ung Dame (23 Aar) nysprogl., Student, cand. phil. Højere Handelseksamen ved Niels Brocks Handelsskole. Tidligere beskæftiget v. Bogholderi og andet Kontorarbejde, søger Plads. Billet mrk. U. 601 til Wolffs Box, København K.

POSITIONSLISTE PR. 23. AUGUST 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Julianehaab 21.8.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Themsen 22.8.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Ushant 21.8. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Antwerpen 21.8. til Danzig.
 s.s. *Aldernay*, Nielsen, afg. Antwerpen 19.8. til Narvik.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Algier 22.8.
 s.s. *Alfa*, ank. Helsingfors 22.8.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Amapala 7.8.
 s.s. *Anna*, ank. Hernösand 22.8.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Antwerpen 16.8.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Hull 19.8.
 s.s. *Arabien*, Haran, ank. Dublin 14.8.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. San Nicolas 20.8.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 19.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Houston 18.8.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Aden 20.8. til Singapore.
 s.s. *Askø*, Vinding, ank. Königsberg 18.8.

m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Yokohama 18.8.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Danzig 9.8.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Menado 17.8.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Kanal 19.8. p. R. t. Hamburg.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. Königsberg 22.8. til Leith.
 s.s. *Axel*, Jensen, ank. Grønland 3.8.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Stettin 22.8.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariager og København-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Grangemouth 14.9.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Königsberg 15.8.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. København 22.8. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Bodil*, ank. Liverpool 20.8.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Danzig 20.8. til Göteborg.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Victoria B.C. 15.8.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 18.8.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 16.8.

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 249 · 8876 · 7050

Hovedforhandler af Statens Papir

ODENSE

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL*Maskin- og Dæksrekvisitter.*Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

NØRRESUNDBY

N. P. HANSEN & CO., ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

ROTTERDAM

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikkade 57

Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jocifese«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amalagade 29 B

København

Telf. Central 1504

ANTWERPEN

**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

**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**

SOCIÉTÉ ANONYME

ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

MIDDLES-
BROUGHEtableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.
GEORGE SCOTT & CO.STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Dock, NEWPORT, MON.

NEWPORT,
MON**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.

HAMBURG

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

RIGA

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«

LISSABON

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

MONTREAL

A/B LARS KROGIUS & CO., O/Y

Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

HELSINGFORS

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Königsberg 22.8.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 2.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingborg*, Christensen, ank. Jacobstad 16.8.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Wiborg 14.8.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. København 22.8.
 s.s. *Britta*, ank. Grimsby 22.8.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. København 19.8. til Antwerpen.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Trangsund Dist. 21.8.
 s.s. *Børglum*, Hansen, ank. Emden 20.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Madeira 17.8. til København.
 s.s. *Carmen*, pass. Brunsbüttel 21.8.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Kanal 5.8. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Las Palmas 13.8.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 21.8. p. R. t. Manchester
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. New York 9.8.
 s.s. *Cyrit*, Duhn, afg. Stettin 19.8. til Scotland.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Rotterdam 20.8.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, afg. Liverpool 22.8. til Danzig.
 s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Hamburg 23.8.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 11.8.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Osaka 22.8. til Yokkaichi.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hook of Holland 21.8.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Brahestad 13.8. til Rouen.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Danzig 23.8.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Newcastle 21.8.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i København-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Bremen 22.8.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 12.8.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Hull 21.8.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Grangemouth 21.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 20.8. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Wisbech 23.8.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Trangsund 21.8.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Rotterdam 19.8.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Hammeren 24.8.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Munksund 21.8. til Poole.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Raumo 20.8.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Emden 21.8.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. London 22.8.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 22.8.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Fjeldborg, i Rute fart København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Colombo 9.8. til Port Said.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 13.8.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Tvergaard, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Port Swettenham 23.8. til Singapore.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Grecker 15.8. til Boston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Horsens 22.8.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Santiago 19.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Belfast 17.8.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 13.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Harburg 22.8.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Stettin 19.8.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hejde, ank. Sharpness 21.8.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Ghent 20.8.
 s.s. *Gerda*, pass. Oran 21.8.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Antwerpen 12.8. til Montreal.

s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Holtenu 22.8.
 s.s. *Gunver*, afg. Kotka 19.8.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Reval 23.8. til København.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Trangsund 21.8.
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, ank. Hull 19.8.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Tenerife 13.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Danzig 23.8.
 s.s. *Harald*, Petersen, ank. Riga 17.8.
 s.s. *Harriet*, ank. Marseilles 20.8.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Marseilles 22.8.
 s.s. *Helga*, ank. Danzig 13.8.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 13.8.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Hamburg 19.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 21.8.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 23.8. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, pass. Brunsbüttel 19.8. p. R. t. La Rochelle.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Iquique 18.8.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Stettin 19.8.
 s.s. *Inger*, afg. Susa 11.8.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Råfsø 22.8. til London.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Garston 12.8. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, ank. Calais 22.8.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Hamburg 22.8. til Rotterdam.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. London 17.8.
 s.s. *Jenny*, afg. Memel 22.8.
 s.s. *Johanne*, ank. Bordeaux 23.8.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Hamburg 16.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Savannah 14.8. til Liverpool.
 s.s. *Junghoved*, Horn, pass. Prawle 11.8.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Bangkok 15.8.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Leith 19.8.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, afg. Stettin 22.8. til Nørresundby.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Göteborg 19.8. til Riga.
 s.s. *Karla*, pass. Holtenu 22.8.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 17.8. til Leningrad.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 11.8. til København.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Maji 23.8.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kielerkanal 23.8. p. R. t. Riga.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Rotterdam 14.8.
 s.s. *Koldinghus*, Nielsen, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Norfolk Va 19.8.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Sharpness 13.8.
 m.s. *København*, Christensen, ank. København 13.8.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Hook of Holland 22.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Bremen 18.8.
 s.s. *Lillian*, ank. Raumo 22.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Halifax 22.8.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 17.8.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 21.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. København 23.8.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Rotterdam 22.8.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 21.8. p. R. t. Marseilles.

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

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS
HELSINGFORS**

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Manø*, Rathje, ank. Danzig 16.7.
 s.s. *Margit*, Johansen, ank. Leningrad 14.8.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Marie*, pass. Cuxhaven 16.8.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Königsberg 20.8.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Trangsund 18.8.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Rotterdam 18.8.
 m.s. *Mexico*, Eggens, pass. Cape Race 22.8. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Königsberg 19.8. til Grangemouth.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 19.8. til Tangur.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Brahestad 21.8. til Southampton.
 s.s. *Nancy*, ank. København 22.8.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Dungenes 23.8.
 s.s. *Nautik*, ank. Grao-de-Valencia 22.8.
 s.s. *Neptun*, ank. Sundsvall 20.8.
 s.s. *Nerma*, ank. Kemi 20.8.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Hampton Roads 22.8.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Wasa 22.8.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Almeria 23.8.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Yxpila 18.8.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, pass. Oran 19.8. p. R. t. Antwerpen.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Wasklot 18.8.
 s.s. *Oluf Bager*, Tværgaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 28.7.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Uleåborg 20.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 18.8.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Aarhus 14.8.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. København 23.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle NSW. 14.8.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, oplagt.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Dairen 21.8. til Kobe.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. København 23.8. p. R. t. W. Hartlepool.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Hull 18.8.

R

s.s. *Randi*, ank. Björkö 19.8.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Göteborg 18.8.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Uleåborg 18.8.
 s.s. *Romø*, Hjorth, afg. Rouen 20.8. til Rotterdam.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Hull 22.8.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Riga 24.8. til Walkam.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rochall 13.8. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Vlissingen 20.8. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Diego Suarez 22.8. til Majunga.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Chinwantao 20.8.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Tanga 13.8. til Delagon Bay.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Port Said 18.8. p. R. t. Algieas.

s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Cape Town 19.8.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 21.8.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Harling Elbe 21.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Holtenau 23.8. p. R. t. Sundsvall.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wiborg 11.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Harburg 17.8.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Grangemouth 19.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 21.8.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Grangemouth 17.8.
 s.s. *Slejpner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Ridham Dock 19.8.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Hamburg 17.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. København 17.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Caibarien 20.8. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Stella*, pass. Gibraltar 19.8.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Hull 11.8.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 25.8. til Odense.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Ostende 20.8.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Rotterdam 22.8.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Hamburg 21.8.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Hook of Holland 20.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Bremen 20.8.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 21.8.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. København 28.7. til Golfen.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 20.8.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Palermo 20.8. til Valencia.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Seattle 14.8.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Sabang 18.8.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Tunis 21.8. til Marseilles.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Trangsund 20.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Calais 18.8.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 12.8.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 21.8.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 9.8. til Antwerpen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Emden 18.8.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Danzig 22.8. til Hull.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Yxpila 18.8. til Hull.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Chicoutimi 21.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 8.8. til San Juan.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Gl. Karleby 21.8.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 22.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Matanzas 18.8. til Newport News.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Manchester 21.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. London 14.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Hamburg 19.8.

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
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
 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. Statslff.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING · STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfteevne 46,000 Tons	
En » » » » » 550 » » » » » 14,000 »	
En » » » » » 480 » » » » » 8,000 »	
En » » » » » 420 » » » » » 4,500 »	

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR. ADR.: »DISPATCH«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR. ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 · KØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE



Owners' &

Captains'

Code

*bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
føers Kahyt.*

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770 · TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klases

**BUNKERKUL &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klases

**STEVEDORES, BUGSERSEL-
SKABER & SKIBSHANDLERE**
I ALLE HAVNE

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.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 6901-6885-6886 • Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal fra Theodor Zeise

ALTONA • ELBE

INDR. MERKE

Brug

VARE- MERKE

Holzapfels

Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK

TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 18 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 • KØBENHAVN B

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS- OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: »Hamdresche

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

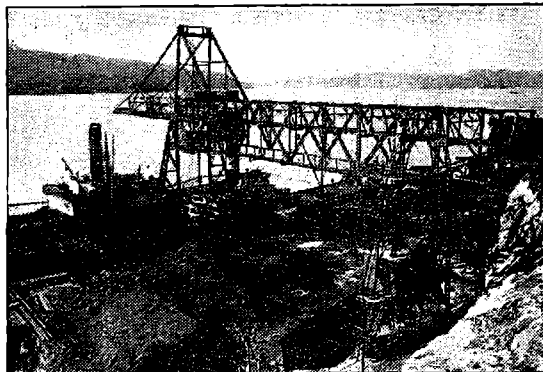
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431-4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars», Bergen.

Udenfor Kontortid 6074-0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt. Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde: 26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddefjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

TH. MØLLER • KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 • Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 36

FREDAG 3 · SEPTEMBER 1926

33 · AARG

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

„Angaaende Skibe maa bemærkes, hvad enhver véd og kan sige, at de er vore Vaaben, de er vore Prydselser, de er vor Styrke, de er vor Lyst, de er vort Forsvar, de er vor Fordel og Indtægt. Ved dem bliver Under-saatterne rige og Kongedømmet stærkt. Ved dem er Høsten mægtig. I et Ord, ved dem lever vi. Ja, man kan paa en Maade sige, at ved dem bestaar Nationen, og Kongen regerer ved dem“.

Med ovenstaaende interessante og ikke særlig forældede Citat fra en Plakat, udstedt af det engelske Admiralitet i Aaret 1681, indledede sidste Torsdag Direktør, cand. juris E. Maegaard et af de vægtigste, for ikke at sige *det* vægtigste, Foredrag, som den danske Radifoni endnu har budt sine Lyttere.

I de Forenede Stater er efter Sigende den citerede Plakat ophængt paa Shipping Boards Hovedkontor, fortalte Hr. Maegaard, og i dette Land er der da ogsaa i Forstaaelse af Skibsfartens Betydning for et Land ved uhyre økonomiske Ofre — 3½ Milliard Dollars i Aarene 1916-25 — skabt en Handelsflaade, som i Størrelse stærkt nærmer sig den britiske. I Tyskland, som ved Krigen mistede det meste af sin Handelsflaade, er det lykkedes ved overordentlig Energi og under forstaaelsesfuld Medvirken fra Statens og Samfundets Side i Løbet af nogle faa Aar at opbygge en ny Handelsflaade, som snart er lige saa stor som før Krigen. I England, Japan, Frankrig, Italien og Sverige m. fl. følges Skibsfartens Udvikling med den største Interesse fra alle Sider, og direkte ved Subventioner til Skibsbygning o. l. og indirekte ved Lempelser i Skatter og Afgifter søger man at ophjælpe den nationale Skibsfart.

Men hvad gør vi her i Danmark? Er der her nogen udenfor en ret snæver Kreds, som interesserer sig for Skibsfarten. Jo, Skattevæsenet

Med berettiget Sarkasme paapegede Direktør Maegaard, at Gang paa Gang var man Vidne til, at Love, som vedrører Skibsfarten og er af vital Interesse for Erhvervet og derigennem for hele Samfundet, i vor lovgivende Forsamling behandles med beklagelig Ligealdighed og Mangel paa Forstaaelse.

Nej, i Danmark kender det store Publikum kun to Erhverv: Landbrug og Industri, og da disse Erhverv mønstrer det største Antal Vælgere, kan de derfor ogsaa til enhver Tid faa de skiftende Regeringer og vor høje Rigsdag i Tale; men Skibsfarten, som kun repræsenterer et relativt Faatal af Vælgere, hvoraf mange endda paa Grund af Fraværelse fra Landet i Realiteten er ude af Stand til at afgive Stemme, er Askepot blandt de danske Erhverv.

Erhvervets Repræsentanter har Gang paa Gang ved saglige og velovervejede Argumenter søgt at aabne Samfundets og Statsmagtens Øjne for, at Skibsfarten

er andet end et Skatteobjekt; man har søgt at aflive den fra Krigsaarene stammende Overtro, at det at være Skibsreder er ensbetydende med at være Millionær, men forgæves. Man har med tørre Tal paavist, at Skibsfartens Udbytte gaar ned Aar for Aar, og henvist til Aktiekursen for Rederiselskaber, man har paavist den haarde Konkurrence fra Udlandet og det internationale Sammenbrud af Købeevnen, men det er at tale for døve Øren.

Myten om de rige Redere vedbliver at bestaa, og Redernes Udtalelser bliver altid modtaget med største Mistro eller i bedste Fald uden Forstaaelse, men hvis ikke der snart sker en Ændring heri, er jeg bange for, at det vil komme til at svie haardt til Samfundet, og at dette for sent vil opdage, at det har været med til at slagte Hønen med Guldæggenes.

TILSTAAElsen BEKRÆFTES

I en ledende Artikel under Overskriften »Havnene tilstaaer« behandlede vi i Nr. 38 af *Dansk Søfarts Tidende* af 18. September 1925 de dyre Havnetakster og paaviste paa Basis af Svendborg Havns Regnskab for 1924/25, hvor berettiget vor tidligere Kritik af de høje Havneafgifter havde været. Trods indtrængende Forestillinger fandt Regeringen sig som bekendt ikke foranlediget til at revidere disse Takster, men forlængede dem for Perioden 1926/30 uden at tage noget som helst Hensyn til de Henstillinger, der fra Redernes Side var fremsat om i hvert Fald kun at forny de gældende Takster for et Aar.

Svendborg Havn har i disse Dage offentliggjort sit Regnskab for 1925/26, der med rette karakteriseres som »pænt« og Status som »fin«, men Regnskabet viser tillige, hvor liden Grund der for Regeringen var til at forlænge Gyldigheden af de fra Krigstiden stammende høje Afgifter for en yderligere Periode af 5 Aar.

Man dømme selv paa Basis af nedenstaaende Beretning fra *Svendborg Amtstidende*:

Indtægterne har ialt udgjort 367,280 Kr. 80 Øre. Havne- og Bropenge har udgjort 297,826 Kr., Pladsleje 61,517 Kr., Vandfyldningspenge 2,648 Kr., andre Indtægter 3,596 Kr.

Af Udgifterne kan nævnes: Renter af Laan 63,564 Kr., Afdrag paa do. 85,250 Kr., Skatter og Afgifter 5,609 Kr., Lønninger og Pensioner 33,341 Kr., nye Arbejder 62,981 Kr., Vedligeholdelse af Havneværker 15,161 Kr., do. af Bygninger, Fyrpasning m. v. 18,965 Kr., do. af Pladser og Veje 38,574 Kr., Oprensningsarbejder 1,740 Kr., Anskaffelse af Redskaber og Inventar 1,106 Kr., Vedligeholdelse af do. 1,854 Kr., forskellige Udgifter 7,128 Kr., Beholdning ved Aarets Udgang 56,206 Kr. 05 Øre ÷ Tilskud til Færgelejet 27,500 Kr. = 28,706 Kr. 05 Øre.

Regnskabet begynder med et Underskud af 3,245 Kr. 18 Øre, medens der var kalkuleret en Beholdning af 600 Kr. Havne- og Bropenge var kalkuleret til 250,000, men der indkom, som nævnt 297,826 Kr. Plads-

lejen har givet godt og vel Tusinde Kr. mere, end man havde regnet med. Kontoen »Andre Indtægter« har givet 3,596 Kr., medens der kun var regnet med 1,650 Kr.

Paa »Renter af Laan« er der sparet 839 Kr., medens »Afdrag paa Laan« er overskredet med 196 Kr. Lønnings- og Pensionskontoen er gaaet ned med 450 Kr.

Statistik.

Beholdningen var ved Regnskabsaarets Begyndelse ÷ 3,245 Kr. 08 Øre og ved Slutningen 28,706 Kr. 05 Øre. Beholdningen er altsaa gaaet frem med 31,951 Kr. 23 Øre, og da Havnen i Regnskabsaaret har nedbragt Gælden med 85,250 Kr. 73 Øre og som Tilskud til den ny Isbryder har udredet 29,887 Kr. 50 Øre, bliver Fremgangen 147,089 Kr. 46 Øre, hvorfra drages Nedskrivning af Aktier i Svendborg-Faaborg-Banen fra 40,000 Kr. til en antagelig Værdi af 10,000 Kr., er Havnens Status regnskabsmæssigt gaaet frem med 117,089 Kr. 46 Øre.

Havnens Indtægter i de sidste 10 Aar har stillet sig saaledes:

1916-17	60,845 Kr. 55 Øre
1917-18	47,760 - 31 -
1918-19	54,756 - 54 -
1919-20	116,338 - 47 -
1920-21	
(ny Takster)	160,549 - 18 -
1921-22	190,768 - 09 -
1922-23	253,129 - 34 -
1923-24	218,609 - 03 -
1924-25	312,141 - 88 -

Formanden bemærkede, at Regnskabet saa lyst og godt ud, men man maa erindre, at de store Rentetilskud fra Staten efterhaanden vil falde bort, hvad der har Interesse for Havnens Kasse. I 1927-28 vil dette Beløb gaa ned med 4,370 Kr., og derefter i de følgende Aar med 8,740 Kr., 22,740 Kr. og 36,850 Kr.

Der er, som bekendt, Bestræbelser oppe for at faa Rentetilskudene forlænget, men om det lykkes, vides ikke. Imidlertid maa man søge at opspare Midler til Imødegaaelse heraf og af en eventuel Takstnedsættelse. Der kan ogsaa blive Tale om Reparation af Træbolværk eller lign.

Da ingen ønskede at udtale sig, tog man Regnskabet til foreløbig Efterretning. Det vil nu blive fremlagt til offentligt Eftersyn, og det er tilladt at fremkomme med eventuelle Bemærkninger, hvorefter Byraadet igen faar det til kritisk Gennemsyn og Vedtagelse.

INGEN AMERIKANSK DISCRIMINATION

Naar den internationale Skibsfart i Øjeblikket døjer onde Kaar, er Hovedaarsagen selvfølgelig den almindelige Forarmelse Verden over, som Krigen skabte. Det var ikke andet, end hvad man kunde vente. Men de onde Kaar skyldes ogsaa i nogen Grad Amerikas Genindtræden som stor Handelsmagt. Krigen lærte Amerika, at et Land uden Handelsflaade er ilde faren under en Krig, og ansvarlige Amerikanere af alle Partier har offentligt og Gang paa Gang udtalt, at noget saadant maatte ikke gentage sig. Amerika har derfor siden gjort en mægtig Indsats for at erhverve og opretholde en tidssvarende Handelsmarine. Det har været en dyr Indsats, for den amerikanske Levestandard og Lønningsniveau ligger betydeligt over selv den højeste europæiske, og desuden tager det Tid og koster mange Penge og dyrekøbte Erfaringer, før end et Land igen erhverver sig dygtige Skibsofficerer og Besætninger. Naturligvis har disse dyrekøbte Erfaringer, de kolossale aarlige Tilskud til Handelsflaaden, afstedkommen en hel Del Misnøje i vide amerikanske Kredse. Navnlig i amerikanske Landbo-

kredse har man ivret imod at øse saa mange Penge ud paa Skibsfarten, naar man kunde faa europæiske Skibe til for rimelige Fragtsatser at sejle amerikanske Varer til Evropa og omvendt. Som en Modvægt mod disse Krav blev der i Foraaret fremsat i det amerikanske Senat et Forslag, der gik ud paa at lægge højere Told paa Varer indførte til de Forenede Stater af fremmede Skibe. Dette Forslag blev mødt med voldsom Protest baade i Evropa, hvor man adskillige Steder truede med Retaliation i Form af Importforbud eller højere Told paa amerikanske Frembringelser, og i Amerika, hvor man yderst konsekvent paapegede, at en saadan Told var ensbetydende med højere Fragter, som de amerikanske Producenter og Konsumenter kom til at betale.

Det danske Udenrigsministerium erfarer imidlertid nu, at dette Forslag er blevet forkastet af Senatet, saaledes at de Forenede Stater ikke vil diskriminere imod den udenlandske Skibsfart.

FYR-, LODS- OG VAGERVÆSNET

Vore Læsere vil mindes, at Regeringen afvigte Rigsdagssamling krævede, at forskellige maritime Institutioner, der sorterer under Marineministeriet, fornemlig Fyr-, Lods- og Vagervæsenet, skulde udskilles fra dette Ministerium og henlægges under Erhvervsministeriet.

I disse Spalter blev der stærkt protesteret imod dette Krav. Vi paaviste de mange Farer, en saadan Henlæggelse rummede, og hvor dyrt et saadant Arrangement vilde blive, ligesom vi gjorde opmærksom paa, at den nuværende Ordning var særdeles tilfredsstillende — Samarbejdet mellem Skibsfarten og de marineministerielle Avtoriteter var saa godt, at alene af den Grund vilde en Henlæggelse under et andet Ministerium være et voveligt og kostbart Eksperiment.

Det velunderrettede *Svendborg Amtstidende* erfarer nu, at Hr. Stauning har opgivet at flytte de nævnte Væsner fra Marineministeriet, en Beslutning, der tjener hans sunde Sans til Ære. Vi føler os overbevist om, at hans oprindelige Forslag var ment som en *cadeau* til Skibsfarten, og at det kun blev fremsat, fordi Ministeren troede, at Skibsfarten ønskede en saadan Overflytning. Det kom sikkert ham som en Overraskelse, at den tværtimod var ivrig for at bevare den nuværende Ordning.

HAMBORG-AMERIKA-LINIEN

Det danske Generalkonsulat i Hamburg indberetter, at den ekstraordinære Generalforsamling i Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft zu Hamburg den 2. Aug. enstemmigt vedtog de af Bestyrelsen forelagte Forslag, i Henhold til hvilke bl. a. Selskabets Aktiekapital, der for Tiden andrager Rmk. 55,100,000, udvides til Rmk. 76,100,000.

Samtlige nye Aktier overtages af et Bankkonsortium under Ledelse af Norddeutsche Bank i Hamburg med Forpligtelse til at udbyde 10.8 Millioner Rmk. til Stamaktionærerne i Forholdet 5:1 til Kurs 108 pCt. De nye Aktier berettiger til halv Dividende for Driftsaaret 1926 og til fuld Dividende fra 1. Januar 1927.

Stamaktierne noteredes den 3. Aug. paa Børsen til Slutkurs 152.

Angaaende Forhandlingerne med Norddeutscher Lloyd, der jo efterhaanden var blevet en offentlig Hemmelighed, oplyste Formanden, at saadanne virkelig finder Sted og allerede er inde i et tilfredsstillende Spor. De fælles Bestræbelser rettes mod Nedsættelse af Udgifterne til det mindst mulige og Forhøjelse af Effektiviteten til det mest mulige. Det maa derfor først og fremmest forhindres, at flere Skibe afgaar fra Hamburg og Bremen til New York paa samme Dag og en Simplificering af Propagandavirksomheden maa søges opnaet.

S K I B S F A R T E N O G S A M F U N D E T

Direktør i Dansk Dampskibsrederiforening, cand. juris E. Maegaard har i *Berl. Tid.* skrevet en Artikel: Skibsfarten og Samfundet, hvoraf vi tillader os at gengive følgende:

I en Plakat, udstedt af det engelske Admiralitet i Aaret 1681, betitlet: »Handelen vedrørende og angaaende«, udtales:

»Angaaende Skibe maa bemærkes, hvad enhver véd og kan sige, at de er vore Vaaben, de er vore Prydelser, de er vor Styrke, de er vor Lyst, de er vort Forsvar, de er vor Fordel og Indtægt. Ved dem bliver Undersaatterne rige og Kongedømmet stærkt. Ved dem er Fyrsten mægtig. I eet Ord, ved dem lever vi. Ja, man kan paa en Maade sige, at ved dem bestaar Nationen, og Kongen regerer ved dem.«

Disse Ord lyder maaske nu overdrevne i de fleste Menneskers Øren, men der er dog ikke saa lidt Sandhed i dem. De har deres Korrelat i vor Nationalsangs smukke Ord: »Du, Danskes Vej til Ros og Magt, sortladne Hav« og har nu i 1926 samme Gyldighed som i 1681. Dette bliver da ogsaa i udstrakt Grad anerkendt af de fleste andre søfarende Nationer, men i Danmark er vi, som bekendt, ogsaa ved at glemme vor Nationalsang.

I De Forenede Stater er efter Sigende den citerede Plakat ophængt paa Shipping Boards Hovedkontor, og i dette Land er der da ogsaa i Forstaaelse af Skibsfartens Betydning for et Land ved uhyre økonomiske Ofre — 3½ Milliard Dollars i Aarene 1916-25 — skabt en Handelsflaade, som i Størrelse stærkt nærmer sig den britiske. I Tyskland som ved Krigen mistede det meste af sin Handelsflaade, er det lykkedes ved overordentlig Energi og under forstaaelsesfuld Medvirken fra Statens og Samfundets Side i Løbet af nogle faa Aar at opbygge en ny Handelsflaade, som snart er lige saa stor som før Krigen. I England, Japan, Frankrig, Italien og Sverige m. fl. følges Skibsfartens Udvikling med den største Interesse fra alle Sider, og direkte ved Subventioner til Skibsbygning o. l. og indirekte ved Lempelser i Skatter og Afgifter søger man at ophjælpe den nationale Skibsfart.

Men hvad gør vi her i Danmark? Er der her nogen udenfor en ret snæver Kreds, som interesserer sig for Skibsfarten. Jo, Skattevæsenet; det skal nok passe paa, hvis der engang imellem er noget at hole, men ellers —. Ser vi ikke Gang paa Gang, at Love, som vedrører Skibsfarten og er af vital Interesse for Erhvervet, i vor lovgivende Forsamling behandles med beklagelig Ligegyldighed og Mangel paa Forstaaelse. I andre Landes findes store Dagblade, som næsten udelukkende beskæftiger sig med Skibsfartsanliggender, men i Danmark har selv Ugeblade, som behandler Søfartsemner, vanskeligt ved at vinde almindelig Udbredelse. Nej, i Danmark kender det store Publikum kun to Erhverv: Landbrug og Industri, og da disse Erhverv mønstrer det største Antal Vælgere, kan de derfor ogsaa til enhver Tid faa de skiftende Regeringer og vor høje Rigsdag i Tale; men Skibsfarten, som kun repræsenterer et relativt faatal af Vælgere, hvoraf mange endda paa Grund af Fraværelse fra Landet i Realiteten er ude af Stand til at afgive Stemme, er Askepot blandt de danske Erhverv.

Erhvervets Repræsentanter har Gang paa Gang ved saglige og velovervejede Argumenter søgt at aabne Samfundets og Statsmagtens Øjne for, at Skibsfarten er andet end et Skatteobjekt; man har søgt at aflive den fra Krigsaarene stammende Overtro, at det at være Skibsreder er ensbetydende med at være Millionær, men forgæves. Man har med tørre Tal paavist, at Skibsfartens Udbytte gaar ned Aar for Aar, og hen-

vist til Aktiekursen for Rederiselskaber, man har paavist den haarde Konkurrence fra Udlandet og det internationale Sammenbrud af Købeevnen, men det er at tale for døve Øren.

Myten om de rige Redere vedbliver at bestaa, og Redernes Udtalelser bliver altid modtaget med den største Mistro eller i bedste Fald uden Forstaaelse, men hvis ikke der snart sker en Ændring heri, er jeg bange for, at det vil komme til at svie haardt til Samfundet, og at dette for sent vil opdage, at det har været med til at slagte Hønen med Guldæggen.

Fra Tidernes Morgen har Danmark været et søfarende Land, og Historien viser, at naar Søfarten havde gode Tider, trivedes Landet bedst. Søfartens Trivsel er et Barometer for Landets økonomiske Velværd. Søfarten er det som har gjort det danske Flag og Folk kendt og respekteret ude i Verden.

Selv om Landets Borgere ikke længere som i gamle Dage »skulle have deres største Underholdning og Næring af Søhandel,« saa er Skibsfarten dog stadig et af Landets bærende Erhverv, et Erhverv, som Landet burde være stolt af og hæge om, et Erhverv, som — det tør siges uden Forkløjnelse for Landbruget og Industrien — fuldt ud tør maale sig med disse i Betydning.

Hvorledes vilde Danmark have staaet under Verdenskrigen uden sin fortrinlige vellede og velbemandede Handelsflaade. Hvad vilde Landbruget da have stillet op uden Tilførsel af Foder- og Gødningsstoffer, og Industrien uden Tilførsel af Kul og Raa-stoffer. Det var Skibsfarten, som væsentligst maatte yde Kompensationer til Gengæld for Indrømmelser fra de krigsførende Landes Side, og det var Skibsfarten, som indtjente Millioner og atter Millioner af Kroner, som kom Samfundet til Gode; Staten alene tog for sin Part i Skatter og Afgifter ikke mindre end ca. 320 Mill. Kr. Kort sagt det var Skibsfartens Mænd, dens forudseende og initiativrige Redere og dens modige og uforfærdede Sømænd, der først og fremmest bar Landet oppe i disse vanskelige Tider.

I Fragtfart mellem Danmark og fremmede Lande og mellem fremmede Lande indbyrdes, indsejler den danske Handelsflaade aarlig ca. 250 Mill. Kr., og heraf indsejles ca. 160 Mill. Kr. udelukkende i Fart mellem udenlandske Havne. Disse Penge, som fortrinnsvis indtjenes i Sterling og Dollars, er dog af overordentlig stor Betydning for Landets Økonomi, de er en betydelig Faktor for Opgørelsen af Handelsbalancen, og da der til at indtjene disse Beløb kun medvirker ca. 10,000 Mennesker (Redere, Kontorfolk og Søfarende), medens der f. Eks. til Indtjening af Landbrugets Udførselsoverskud, ca. 755 Mill. Kr., og Industriens Eksport af danske Varer, ca. 347 Mill. Kr., haade absolut og relativt medvirker et ganske anderledes betydeligt Antal Mennesker, skulde man synes, at det vilde være af stor nationaløkonomisk Betydning at styrke og fremme et Erhverv, der for Samfundet er saa rentabelt som Skibsfarten.

Men lad os engang se paa, hvad der fra Statens og Samfundets Side gøres for Skibsfarten.

I den af Udenrigsministeriet udgivne Aarvog »Danmark 1925« udtales: »Den danske Stat ophjælper Skibsfarten paa forskellig Maade: ved Tilskud til Navigationsskoler, ved Opretholdelse af Lods-, Fyr-, Vager- og Redningsvæsen, ved Bygning og Drift af Havne og ved Tilskud til samme.«

Dette lyder jo ikke af saa lidt, men —. Jeg ser foreløbig bort fra Havnespørgsmaalet, som kræver en særskilt Omtale, og finder saa i Statsregnskabet for 1924-25 følgende Statsudgifter til:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Fyrvæsenet	4,084,375 97	
Vagervæsenet	504,093 79	
Lodsvæsenet	300,748 09	
Redningsvæsenet	795,917 47	
Navigationsvæsenet	239,841 80	
Eksaminer for Maskinister	132,210 43	
Skoleskibet »Georg Stage«	15,000 00	
Registrerings- og Skibsmaalingshu- reaut	106,090 63	
Statens Skibstilsyn	263,055 31	
Isbrydning	26,505 88	
Andre Udgifter ved Søvæsenet.....	70,353 96	
		6,538,599 33
Ved Øresundstoldens Afløsning forpligtede den danske Stat sig til, som Gengæld for den be- tydelige Sum, som dengang blev den udbetalt, for Fremtiden vederlagsfrit at opretholde Be- lysnings og Afmærkning af de danske Farvande. Udgifterne til Fyr- og Vagervæsenet.....	4,588,469 76	
bør derfor fradrages, og man faar herefter....	1,950,129 57	
Af dette Beløb betaler Skibsfarten dog selv:		
Skibsmaalingssafgifter	8,260 16	
Skibstilsynssafgifter	130,972 00	
Isafgifter	140,341 40	
		279,573 56
Statens Nettoafgifter til Ophjælpning af Skibsfar- terne bliver herefter		1,670,556 01

I Sandhed ikke noget svimlende Tal, navnlig naar tages i Betragtning, at de største Udgiftsposter, nemlig Udgifterne til Lodsvæsenet og Redningsvæsenet jo kun i forsvindende Grad kommer den danske Skibsfart tilgode, og de andre Udgifter jo til Dels afholdes af almindelige samfundsmæssige Grunde, ikke af særlig Omsorg for Skibsfarten.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 31. August 1926

Efterretningerne om Situationen i England er yderst emodstridende. Den ene Dag meddeles, at Arbejderne i stort Tal vender tilbage til Gruberne og genoptager Arbejdet; den næste Dag dementeres Forlydendet, og det fremhæves, at Mineejernes Forventning om, at Strejken vil dø ud af sig selv paa Grund af stadig større og større Frafald blandt de Strejkende er blevet een stor Skuffelse. Der er sikkert en god Del »Politik« i de respektive Parters Bulletiner, og Erfaringen har lært, at ethvert »sikkert Forlydende« skal behandles med en passende Portion Skepsis. Det eneste sikre er, at Strejken nu har varet i næsten 18 Uger, og at den føres med en Bitterhed, der ikke lover godt for en mere eller mindre venkabelig Løsning. »Knald eller Fald«, synes det Motto at være, som begge Partier kæmper under. Derfor er vel næppe noget til Hinder for, at Afslutningen kan komme overraskende, thi begge Parter skjuler efter bedste Evne, hvor krigstrætte de egentlig er.

Et Forlydende vil vide, at de kanadiske Hvedesammenslutninger har indbudt Repræsentanter fra Australien, Indien, Rusland og Argentina til en Konference, der tænkes afholdt i det kommende Foraar. Formaålet siges i første Række at være at etablere et paalideligt og hurtigt Efterretningsvæsen for Fremskaffelse af korrekte Oplysninger om de forskellige Landes og Distrikters Høstudsigt. Dette naturligvis for at kunne drage den størst mulige økonomiske Fordel ud af enhver foreliggende Situation, og mon man ikke kan gaa ud fra, at der ogsaa skal gøres Forsøg paa at diktere Fragraterne, saavidt muligt uden Redernes Medbestemmelsesret. Imidlertid, endnu er Befragternes Villie dog ikke blevet Redernes Lov, og hvad siger ikke det gamle Ord om ikke at foregribe Begivenhedernes Gang.

TRÆLASTMARKEDET

Haabet om vedvarende Bedring af dette Marked er ikke gjort til Skamme, og alle Betingelser for at holde

Jeg henleder særlig Opmærksomheden paa Bibragnet 15,000 Kr. til Skoleskibet Georg Stage. Det er alt, hvad Staten mener at have Raad til at ofre til en saa vigtig Opgave som den sejskibsmæssige Uddannelse af vore Søfolk. Hvis ikke Rederiforeningen og vore 2 største Rederier D.F.D.S. og Ø.K. her var traadt hjælpende til, vilde denne Opgave, som i andre Lande er Genstand for det offentliges mest levende Interesse, i Virkeligheden være ganske forsømt.

Det er ganske oplysende at sammenholde Statens Hjælp til Skibsfarten med den tilsvarende Hjælp til Landbruget, der andrager ialt 11,575,329.76 Kr.

Og saa er der Havnene. Ja i Aarenes Løb er det maaske ikke helt ringe Tilskud, som Staten har givet til Havneanlæg, men disse Tilskud, som egentlig de paagældende Kommuner, eller eventuelt hele Samfundet som saadant burde bære, har Skibsfarten saa sandeligt selv maattet betale meget dyrt i Form af store Havneafgifter og det til Trods for at Skibsfarten aldeles ikke er interesseret i, at det snart er blevet Reglen, at hver eneste lille Søekøbstad skal have en Havn med Anlægsplads for store oversøiske Skibe. Skibsfarten er interesseret i et vist mindre Antal store og gode Havne, hvorfra den oversøiske Varetilførsel kan distribueres videre med Smaaskibe — navnlig Sejskibe — men er ikke interesseret i at se sine store Skibe gaa paa Rundskue i 5 à 6 Havne, hvor de tilmed maa betale Afgift af den fulde Tonnage, selv om Skibet kun losses en ringe Del af sin fulde Ladning. Havnene er da til for Skibsfartens Skyld og ikke omvendt.

Stillingen Aaret ud, synes vedblivende til Stede. Sluttes Strejken, bør en forøget Import til U.K., navnlig af Props, med Rimelighed kunne forventes, og trækkes Afgørelsen yderligere i Langdrag, er der antagelig mange Ordre i Vente, som hidtil har været holdt tilbage i Haab om en Afgørelse paa Striden. Ugen, der svandt, opviser et pænt Antal Afslutninger, og til gennemgaende forbedrede Rater, omend enkelte Ladninger gik til lavere Fragt end oprindelig noteret, saaledes bl. a. Kasklot/Portsmouth, 500 Stds. ppt 49/6d., der kom frem til »50/- try 52/6d.«.

Som tidligere fremhævet er der al god Grund for Rederne til at søge Raterne yderligere forbedret, ikke alene i Forhold til Bunkerprisernes Stigning, men ogsaa paa Grund af Aarstiden og de med denne forbundne Ulemper. Det har vist sig, at Befragterne er modtagelige for »raison« og, at berettigede Krav fra Redernes Side kan gennemføres, naar blot der udvises den nødvendige Fasthed. Det vilde være ønskeligt, om Rederne anderledes hyppigt, end Tilfældet er, vilde publicere en for dem fordelagtig Afslutning, enten der nu er Tale om en Toprate eller Forbedring af de forskellige Befragteres ofte mere eller mindre ufordelagtige Betingelser. Der synes desværre herimod at herske en udpræget Modvillie blandt Størsteparten af Rederne, men naar henvises til den Præcision og Iver, hvormed de fleste Befragtere udbasunerer de for dem særlig fordelagtige Afslutninger, ligger heri alene tilstrækkelig Opfordring for Rederne til at gøre ligesaa, og en Ændring paa dette Punkt vil sikkert vise sig ikke alene til gensidig men ogsaa til egen Fordel.

Endnu foreligger ikke Efterretning om Lockoutens Ophør i Dunkerque, men da der er sluttet Trælaster til denne Plads med garanteret Losning, kan der forhaabentlig regnes med en snarlig Afslutning. Paa Grund af den forøgede Trafik paa Calais, meldes herfra om forsinkede Ekspeditioner, og selv naar Lockouten i Dunkerque slutter, bør vistnok paa denne Plads en Tid endnu regnes med langsom Losning. Paa Forespørgsel meddeler skotske Mæglere, at der inden

længe kan forventes normale Forhold i Grangemouth igen, da Kulimporten til denne By, hvortil den har været særlig stor, er i stærk Aftagen. *Hvidehavet* tog i Ugen adskillige Baade, og lægger sikkert snart et Par Shillings eller mere til Basisraten. Denne, der i den senere Tid har været 65/- for ca. 700 Stds. Baade, noteres nu for indtil 1,100/1,200 Stds. Ordre, og en Stigning bør derfor kunne forventes.

Af Slutninger i Ugens Løb anføres:

600 Stds. DBB Sundsvall og Söderhamn/Dieppedalle, kun 42/6d., 650 Stds. DBB Gefle og Hernösand/Hull, 46/- og 52/6d. (netto); 900 Stds. DBB Söderhamn og Hernösand/London, 50/- og 45/- (netto); 585 Stds. DBB Kemi/Portsmouth, 52/6d.; 500 Stds. DBB Wasa/Portsmouth, 49/6d.; 1,000 Stds. DBB Råfsö/Grangemouth, 41/-; 1,050 Stds. DBB 3 Sydfinland/Grangemouth 42/-; 700 Stds. DBB Frederikshavn og Borgå/Methil, 45/-; 1,200 Stds. DBB Trångsund/London, 44/-; 800 Stds. DBB Lowisa/Antwerpen, 41/6d.; 800 Stds. DBB Kotka/Dunkerque, 41/-; 625 Stds. DBB Borgå/Caen og Deauville, 45/-, 2/- Losning; 650 Stds. DBB Leningrad/Bristolkanalen, 52/6d.; 1,200 Favne Props Leningrad/West Hartlepool, 42/6d.; 800 Favne Props Hungerburg og Øsel/Brugge, 45/- og 46/-; 625 Stds. DBB Danzig/Hull, 50/- med 3/- extra for Boards (formodentlig gross), og fra Hvidehavet:

850 Stds. full Range, Basis 65/-; 600 Stds. Bristolkanalen og Plymouth 72/6d.; 500 Stds. Cardiff 75/-; og af Noteringer kan anføres:

800 Favne Props, Sydfinland/Rotterdam, Hfl. 24.00, maaske 24½ Hfl. 2.35 for Losningen; 800 Stds. DBB, Jacobstad, Kemi og Brahestad/Bordeaux, 50/-, 52/6d.; 1,350/1,400 Favne Props, 1/2 Jacobstad/Calais el. Rouen, 39/6d., 40/6d.

KUL, KOKS ETC.

Der var ikke mange Ladninger til Danmark, og Raterne blev i bedste Fald opretholdte. Stem er saa godt som umuligt at arrangere for nogenlunde prompte Baade. Der blev bl. a. sluttet: 1,500 tons Cokes, Rotterdam/København, Aarhus eller N. Sundby, 8/7½d., 2,000 tons Kul, Rotterdam/København, 6/9d., og der noteres 6/6d. for 2,000 og 6/- for 3,000 Tons Kul Rotterdam/København eller Aarhus. Skibene er desværre ofte udsat for lange Ophold paa Lasteplasserne. En 3,600 Tonne, der ankom til Lasteplass paa Weseren den 23/8 for at laste til Danmark, ventes ikke at faa paabegyndt Indlastningen før omkring den 3. September. Med en demurrage af 16/8d. pr. Time eller 360 Kroner om Dagen er Resultatet af en saadan Rejse paa Forhaand givet, naar saadanne meningsløse Ophold spiller ind.

MIDDELHAVET ETC.

Der har været en livlig Befragtning for Ore, navnlig fra Huelva, men Raten, der fra denne Plads har ligget omkring 6/3d. for 4,000/6,000 Tonnere til Rotterdam, er just ikke lokkende. For 2,500 Tonne blev betalt 11/- til Port Talbot, og fra Nordspanien til Rotterdam laa Raten støt omkring 5/-.

Nedgaaende Kul sluttet til omtrentlig sidste Uges Rater. Af Befragtninger fra Rotterdam anføres: 2,400 Tons Algiers 10/3d., ppt, 4,000 Tons Marseille 10/3d., ppt, 5,800 Tons Port Said 10/6d. 20/9 cancelling, medens der for 2,000 Tons Koks Weser/Huelva betaltes 13/6d.

Fra *Sortehavet* og *Donau* var der kun faa Afslutninger, og førstnævnte Marked betalte 14/- for 4,000 Tonne til Kontinentet incl. optioner, 5./20. Oktober, samt 13/3d. for 6,000 Tonne 5./20. September, 3d. extra for U.K., 1/- mindre dersom Middelhavet. Fra Bulgarien betaltes 15/6d. 4,000 Tonne, Basis Kontinentet, ult. September. Donau/Antwerpen-Hamburg Range, 19/-, September, incl. Optioner. Den 25./8. var der 20

Fod Vand paa Sulina Bar, og 24 Fod 6 Tommer i Floden indtil Braila.

Der er enkelte Saltordre i Markedet og Sicilien/2 Vestnorge nordl. Trondhjem noterer for September 16 n. Kr. 2,500 Tons, og 2/3 nordl. Trondhjem, 4,000 Tons, 15 n. Kr. Frugt fra Tarragona/Malaga Range til 1 Plads U.K.-Cont. (Havre-Amsterdam) noterer 120,000 cbf. £1,400, 100,000 cbf. £1,250, 90,000 cbf. £1,200, September Afskibning, hvilket er £50 mere end sidste Uge, men maa sikkert højere op endnu.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulbefragtningerne fra U.S.A. lovede i Ugens Løb ganske mærkbart af, og for tidlig Oktober Lastning blev der kun anbragt faa Dampere. Det er yderst forstaaeligt, at Importørerne i U.K. ikke slutter fremover for mere, end de er pisket til; dertil er Risikoen for stor. Raten til U.K. laa gennemsnitlig omkring 16/6d.—17/- for indtil 15/9 Annullering og omkring 15/- til 14/6d. for 2den Halvdel September, ned til 14/3d. tidlig Oktober. I andre Retninger blev betalt: Øerne 17/- medio September, Port Said 19/-, Buenos Aires 18/6d., Ibicuy 19/- alt 2. Halvdel September.

Montreal var ene om at forbedre sig og lagde een shilling til sidste Uges 16/- til Antwerpen/Rotterdam, hvortil 7,000 Tonne opnaaede 17/-, option Hamburg à 18/-, September Afskibning. Til U.K. laa Raten omkring 4/1½d. 7,000 Tonnere, medens en enkelt 4,500 Tonne opnaaede 4/6d. Vestitalien, 7,500 Tonne, betalte 21 Cents, ½ Cent extra for hver yderligere Havn, max. 3, 10./10. Annullering. Dette Marked bør mindst et Par shillings op endnu og kommer det antagelig med en forøget Efterspørgsel. Kul Rotterdam/Montreal udbydes pr. primo September til 7/6d., 750 Lastning, fri Losning.

Pacific kom i Markedet med en Del Ordre og Resultatet var en Forbedring af de tilsyneladende konstante 30/- med 1/3d., idet der betaltes 31/3d. for 6,500 Tonne, 25./10. Annullering.

SYDAMERIKA

La Plata, der for en Maaned siden lovede saa godt for hjemgaaende, har som bekendt alter vist sig ustadig som Vejret i April. Prompte Baade er for Tiden ganske uden Interesse. For de senere Positioner har sidste Uges Rater kun med Besvær kunnet opretholdes. Der blev bl. a. sluttet 6,000 Tonne Bergen/Stockholm Range, 25/6d., 10./9. Annullering, 5,000 Tonne U.K.-Cont., 25/-, 10./10. Annullering, 5,000 Tonne U.K.-Gibraltar/Hamburg Range, 22/9d., 20./12. Annullering, 7,000 Tonne Antwerpen eller Rotterdam, 21/-, 20./12. Annullering.

Derimod var der god Efterspørgsel efter Kultonnage udgaaende. 8,500 Tons Motorskib fik i Ugens Begyndelse 14/6d., Rotterdam/Buenos Aires, 1,000/500, og lignende Baad sidst paa Ugen 14/9d.

ØSTEN

Australien er nærmest stille nu. Et rigeligere Tilbud af Tonnage foraarsagede straks en tilsvarende Passivitet fra Befragternes Side, men Raterne forblev dog uforandrede, d.v.s. ca. 40/- og 43/6d., henholdsvis Vest- og Sydaustralien.

Indien er uden nævneværdigt Liv, hvad Trampforretning angaar, medens derimod *Sydafrika* vedblev at tage en Del Tonnage, hovedsagelig for Kul til de østlige Bunkerstationer, og til lidt forbedrede Rater, saaledes bl. a. 13/6d. Aden September, mod sidst 13/- samme Termin.

TIME CHARTER

Nærmest uforandret, men med mange Afslutninger i amerikansk Fart.

ARBEJDSKONFERENCEN I GENEVE

(Fortsat fra forrige Nr.)

B. Underudvalget vedrørende Hjemsendelse af Søfolk afholdt 7 Møder under Forsæde af Mr. Ingianni, italiensk Regeringsdelegeret.

Udvalget udarbejdede og fremlagde for Konferencen et Konventionsforslag, som i Hovedtrækkene gaar ud paa, at enhver Sømand, der er ansat i Handelsskibe over 100 B.R.T. og som bliver efterladt i en fremmed Havn, har en Ret til at blive sendt tilbage enten til sit eget Land eller til den Havn, hvor han er forhyret, eller en nærliggende Havn, eller hvor Rejsen begynder. Forslaget fastsætter, i hvilke Tilfælde Udgifterne ved Hjemsendelsen ikke kan paalægges Sømanden, nemlig naar Almonstringen i fremmed Havn skyldes ham utilregnelige Aarsager, men udtaler iøvrigt ikke noget om, hvem der skal bære Udgifterne; dette overlades til den nationale Lovgivning. Reglerne gælder ikke for Sømand, som er forhyret i andre Lande end deres eget.

Forslaget, der, saavidt kan skønnes, ikke vil medføre forøgede Byrder for de danske Redere, men derimod nok for den danske Stat, blev vedtaget af Konferencen med 66 Stemmer mod 20.

Disciplinen om Bord.

Underudvalget vedrørende Disciplinen om Bord afholdt 9 Møder under Forsæde af Mr. Girault, fransk Regeringsdelegeret.

En nærmere Redegørelse for Udvalgets Arbejde er overflødig, eftersom det af Udvalget udarbejdede Konventionsforslag ikke paa Konferencen opnaaede den fornødne kvalificerede Stemmehøjhed. Det var navnlig Spørgsmaalet om Behandling af Rønningsmænd, hvorom der ikke kunde opnaas Enighed. Spørgsmaal om Disciplinen om Bord er her efter udelukkende overladt til den nationale Lovgivning.

Tilsyn med Arbejdet om Bord.

Arbejdsbureauet havde paa Grundlag af til Regeringerne udsendte Spørgeskemaer udarbejdet Forslag til en Recommendation vedrørende de almindelige Principer for Tilsyn med Søfolks Arbejdsvilkår.

Konferencen vedtog enstemmigt at behandle dette Spørgsmaal i et Underudvalg bestaaende af 36 Repræsentanter, 12 fra hver Gruppe. I Udvalget blev Danmark repræsenteret i Regeringsgruppen og i Arbejdsgivergruppen.

Underudvalget afholdt 8 Møder under Forsæde af Grev de Altea, spansk Regeringsdelegeret.

Arbejderbureauets Forslag, som i og for sig var nogenlunde moderat, blev taget som Grundlag for Forhandlingerne, og der blev udarbejdet et nyt Forslag — væsentligst baseret paa en Række af Rederrepræsentanternes stillede Ændringsforslag. Sømandenes Repræsentanter fulgte den samme Politik som i Udvalget vedrørende Forhyringsreglerne, ikke at stille Ændringsforslag til Bureauets Udkast.

Forslaget, som blev forelagt for Konferencen og vedtaget med 96 Stemmer mod 6 (Rederrepræsentanterne fra Tyskland, Danmark, Estland, Finland, Norge og Sverige), giver Regler for Tilsynets Organisation, dets Myndighed o. s. v., men det giver paa intet Omraade Regler, som er videregaaende end allerede gældende dansk Ret.

Forslaget er som anført kun en Recommendation, ikke en Konvention, og kræver som saadan ingen Ratification.

Naar de nordiske og baltiske Rederrepræsentanter stemte mod Recommendation, skyldtes det hovedsageligt, at det ikke kunde lykkes dem at gennemføre en udtrykkelig Bestemmelse om, at Lovgivningen skal indeholde Straffebestemmelser for Skibsførere og Sømand, som fremsætter ubegrundede og chicanøse Klager til Inspektionsmyndighederne.

Arbejdstiden til Søs.

Fra Arbejderside var indbragt følgende Forslag til Resolution:

»Konferencen anmoder Bestyrelsen for det internationale Arbejdsbureau om at opføre Spørgsmaalet om Regulering af Arbejdstiden til Søs paa Dagsordenen for en særlig maritim Konference i 1928 og at forelægge dette Spørgsmaal for »Joint maritime Commission« paa dens næste ordinære Møde.

Fra Rederside blev energisk protesteret herimod under Henviisning til, at Spørgsmaalet havde faaet sin endelige Afgørelse paa Genuakonferencen 1920, og at dets Genoptagelse kun vilde medvirke til at skabe Uro og Misforståelse.

Skønt de britiske Regeringsrepræsentanter ogsaa stemte mod Resolutionen, blev denne dog vedtaget med 67 Stemmer mod 26.

Andre Sager.

Fra Rederside var indbragt en Protest mod Konferencens Sammensætning, idet det blev hævdet, at som en særlig maritim Konference skulde den bestaa af Redere og Søfolk samt Regeringsrepræsentanter, men i adskillige Tilfælde var det Personer, som aldeles ikke havde Kendskab til Søens Forhold, som var blevet udsendt. Bl. a. var Mr. Havelock Wilson, Formand for Verdens største Sømandsunion, og den

Mand, som i en Menneskealder har beskæftiget sig med at arbejde for Forbedring af Sømandenes Kaar, blevet udelukket fra Deltagelse i Konferencen, fordi det ikke var de respektive Rederforeninger og Sømandsforbund, der var anmodet om at sende Repræsentanter, men derimod Arbejdsgiverforeningerne og de samvirkende Fagforbund i de forskellige Lande.

Rederne mente, at dette var i Strid med Versailleskonventionen og Vedtagelsen paa Washingtonkonferencen, og foreslog en Resolution om, at Spørgsmaalet skulde henvises til Afgørelse af den internationale Domstol i Haag, men denne Resolution blev stemt ned.

Der er forøvrigt næppe Tvivl om, at Domstolens Afgørelse vilde gaa Rederne imod, thi formelt var den anvendte Fremgangsmaade ved Udpegelse af Delegerede fuldkomment i Orden; om den maa anses for rimelig og retfærdig er et andet Spørgsmaal; men det maa dog ikke glemmes, at det kræver et grundigt Studium at sætte sig ind i Arbejdsbureauets Organisation og Forretningssag, og at det derfor ofte vil være formaalistjænkligt, om de Delegerede, der deltager i Konferencerne, til vis Grad er de samme Aar for Aar; derimod bør Raadgiverne, af hvilke der kan medtages saa mange, man ønsker, udvælges med nøje Hensyntagen til de Sager, som staar paa Konferencens Dagsorden, og selvfølgelig bør det af rette vedkommende paases, at dette finder Sted.

Et af nogle af Reder- og Sømandsrepræsentanterne i »Joint maritime Commission« indbragt Forslag til Resolution gaaende ud paa, at Arbejdsbureauet skal fortsætte sit Arbejde med Undersøgelse af Søfolks Velfærd i Havnene og tage Sagen op paa en kommende Konference for mulig at faa vedtaget en Recommendation, blev enstemmigt vedtaget.

Endelig vedtog Konferencen en Udvidelse af Medlemstallet i »Joint maritime Commission« og Valg af Medlemmer til Kommissionen fandt Sted.

"Bjerget føder en Mus".

Det af den internationale Arbejdsorganisation udførte Arbejde kan kun betegnes som et sørgeligt Spild af Tid, Arbejde og Penge; og det er ikke Smaating, der spildes. Denne sidste Konference varede ca. 3 Uger, den arbejdede fra tidlig Morgen til sen Aften; Forarbejderne til Konferencen samt selve Konferencen kræver en uhyre Stab af Embedsmænd og Funktionærer, og mægtige Beløb gaar med til Tryksager, Repræsentation etc. »Parturiuntur montes nascitur ridiculus mus«, siger et gammelt latinsk Ord, Bjergene laver til Barsel, der fødes en latterlig lille Mus. Ja, i Sandhed, efter alt det Postyr er det kun nogle sørgelige smaa Mus, Arbejdsbureauet har faaet bragt til Verden, og de vil formentlig alle afgaa ved en snarlig Død; men fordi Arbejdsbureauet endnu ikke har haft nogen større Succes, maa man ikke glemme, at der i Spidsen for det sidder en usædvanlig dygtig Mand med stor Ærgerrighed, med fremragende Talegaver og med yderst charmerende Egenskaber, og denne Mand vil bruge al sin Kraft og al sin Energi til at skaffe Resultater. Derfor maa Arbejdsgiverne Verden over være paa deres Post og nøje følge Bureauets Virksomhed.

Endelig rummer Arbejdsbureauets Virksomhed en stor Fare, som ikke maa undervurdes, nemlig den, at Lande, hvis moralske Finfølelse ikke er alt for overdreven, og som vejrer en Chance for at konkurrere med de virkelig søfarende Lande, paatvinger disse Reglementer og Bestemmelser, som de ikke selv har til mindste Hensigt at overholde, men som de ved, at disse Lande vil overholde til Punkt og Prikke, i Erkendelse af, at Lov er Lov og Lov skal holdes. Hvis det saaledes skulde lykkes at faa gennemført en Konvention om 8-Timers Arbejdsdagen til Søs, er der ingen Tvivl om, at f. Eks. de nordiske Lande, som derved vilde komme ud for en uhyre Forøgelse af deres Udgifter, vil blive væsentlig daarligere stillet i Konkurrencen mod en Række andre Lande, som nok paa en eller anden Maade skulde vide at smutte uden om deres Forpligtelser.

NYE KAJAFGIFTER I FRANSKE HAVNE

Et fransk Dekret af 5. d. M. fastsætter en ny Tarif for Kajafgifter i franske Havne.

Kajafgifterne varierer fra 30 Ct. til 3 Francs pr. Nettoton, afhængig af den udlossede Vares Mængde i Forhold til Skibets Drægtighed. I den internationale Kystfart nedsættes Afgiften til det halve.

For Skibe, der anløber flere franske Havne efter hinanden, kan de i hver Havn erlagte Afgifter ikke overstige 3 Francs pr. Nettoton tilsammen; under visse Betingelser kan de reduceres.

I den regelmæssige Ruteafart kan Afgiften ikke overstige 3 Francs pr. Rejsende, 6 Francs pr. Hest eller Stk. Hornkvæg, 9—12 Francs pr. Vogn og 3 Francs pr. Ton andre Varer om Bord, naar disses Vægt ikke overstiger $\frac{1}{20}$ af Skibets Netto-drægtighed. Ogsaa for disse Fartøjer halveres Afgiften i den internationale Kystfart.

Lodsafgiften i Le Havre er samtidig forhøjet med 20 pCt.

DEN NYE ISBRYDER "LILLEBJØRN"

Statens nye Isbryder »Lillebjørn«, der, som bekendt, bygges ved »Frederikshavns Skibsværft«, er nu klar til Aflevering.

Alle de tekniske Prøver er foretagne i de sidste Dage, og Onsdag Aften skulde Skibet ud paa et Sommertogt til de danske Provinshavne.

Efter Bygningen af denne nye Isbryder raader Staten over to moderne Skibe, nemlig foruden »Lillebjørn« den for et Par Aar siden byggede store Isbryder »Isbjørn«.

Under de sidste strenge Isvintre, da saa godt som alle vore Havne var blokerede af Is, viste det sig som Følge af dette Skibs store Dybgaende ugørligt for »Isbjørn« at naa frem til Provinshavnene. Provincesbyerne ønskede derfor en mindre Isbryder, og Beløbet hertil tilvejebragtes paa den Maade, at Staten og Provinshavnene hver ydede Halvdelen til Bygning af Skibet. Forrentning, Amortisation og Driften dækkes ved, at der i Vinterhalvaaret paalignes alle Skibe, der anløber danske Havne, et Isbrydergebyr. Ogsaa Skibe, der under Isperioder søger gennem de danske Farvande, og som modtager Assistance af Statens Isbrydere, maa erlægge Gebyrer.

Med Erhvervelsen af »Lillebjørn« staar vi fuldt rustede til at tage Kampen op med selv den strengeste Isvinter. Foruden Statens to moderne Isbrydere, raader Københavns Havnevæsen nemlig over den fortrinlige Isbryder »Vædderen«, der gennem nogle Aars strenge Vinterperioder gjorde et fortræffeligt Arbejde baade her i Sundet og ved Besejlingen af Københavns Havn. Men ogsaa et Par af de større danske Provinshavnebyer, Randers og Aarhus, har i de senere Aar anskaffet sig nye moderne Isbrydere.

Lidt om "Lillebjørn".

Naar »Lillebjørn« nu snart staar ind i Københavns Havn, vil man straks se, at Typen er den samme som

»Isbjørn«. Den er som et mindre Afkom af denne. Den er heller ikke saa stærk i Hestekræfter. Medens »Isbjørn« har en Maskinkraft paa 2,500 Heste, er der kun tildelt »Lillebjørn« 1,500. Det skal imidlertid være tilstrækkeligt til at føre det lille Skibsskrog gennem meget svære Ismasser. Skibet maa i Størrelse sammenlignes med Havnevæsenets Isbryder »Vædderen«.

Maskineriet, der er bygget paa »Helsingør Skibs- og Maskinbyggeri«, er en Triple-Ekspansions Maskine med Overheder. Det store Kedelanlæg er leveret af »Frederikshavns Skibsværft«, der, som nævnt, har bygget Skibet, og er af de verdenskendte »Howden Rørkedler«, som dette Værft har Eneret paa at bygge her i Landet. Skibet er i det hele taget udrustet som »Isbjørn«, naar undtages, at det agter har faaet anbragt et meget kraftigt Dampspil, der kan anvendes under Bugsering af Skibe, samt midtskibs et Par meget svære Løftebomme.

Det er helt igennem dansk Arbejde, som er anvendt i dette nye Skib.

Ogsaa den meget kraftige Radiostation, som er en ubetinget Nødvendighed om Bord paa en Isbryder, er dansk Arbejde. Denne Station, som er leveret af Radio-Ingeniør-Firmaet M. P. Pedersen, er af samme Type som den, Fabriken har leveret til Marinens største Skibe. Den bestaar af en 2 KW. Tone-Gniststation med 300 til 800 Meters Bølgelængde, en 0.75 KW. Rørsender til Telegrafi med kontinuerlige Svingninger, tonende kontinuerlige Svingninger og Telefoni. Bølgelængdeområdet er fra 450 til 2,000 Meter. Stationen har to Motorgeneratorer, en paa 3 KW. og en paa 1.75 KW. Den er indrettet saaledes, at Motor-Generatorerne kan bruges til begge Stationerne.

Efter at have aflagt Besøg i flere af de danske Provinshavne, der har ydet Tilskud til Bygningen, lægges »Lillebjørn« i Sommerkvarter i Flaadens Leje ved Siden af »Isbjørn«.

BESKADIGELSE AF FISKEGARN UDENFOR HUELVA

Føreren af s.s. »Galathea« har sendt sin Reder, Konsul *Adolph Halvorsen*, Bergen, en Rapport angaaende en Sag vedrørende Skadeserstatning til Fiskere i Huelva for Beskadigelse af Garn. Denne Rapport er af almindelig Interesse, og vi gengiver derfor et Uddrag deraf:

»Jeg blev højlig forbauset, da jeg fik Besked fra Mægleren om at møde for Havnekaptajnen, fordi Skibet var gaaet over et Fiskenet ca. 4 Mil ret udenfor Flodmundingen ved Huelva. Jeg tænkte straks, at det maatte være en Fejltagelse, men for Sikkerheds Skyld henvendte jeg mig til den norske Konsul, som ogsaa er Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Kl. 11 Formiddag kom jeg derop i Admiralitetsretten, hvor jeg da blev forhørt om, hvilken Vej jeg var gaaet og forskellig andet, som jeg besvarede. Ligeledes blev der fremlagt et Kort, og der blev afsat derpaa, hvorledes Fiskeredskaberne var anbragt. Det blev derved konstateret, at den Vej mit Skib kom, gik midt over Nettet, eller tværs over Fiskelænken. Disse Fiskelænker er over to Kvartmil lange, og ligger fra to til fire Fod under Vandfladen. Der ligger en Baad paa hver Side af Lænken og en i Midten. Enhver, som kommer hertil og ikke kender til, hvorledes disse Fiskeredskaber er anbragt og hvor lange Nettene er, og til og med kanske ved Nattetid, vil absolut tro, naar man ser to Baade, som ligger ca. en Kvartmil fra hverandre, at naar man gaar mellem disse to, saa maa man være klar af deres Redskaber. Men imidlertid gaar man midt op i Redskaberne, eller tværs over Lænken, og det ret ud for Mundingen eller Indsejlingen til en Havn. Det ser næsten ud som om det er

gjort for at faa Skibene til at betale. Der skal være saadanne Tilfælde her hver Uge. Et Oslo-skib var her for en Tid siden og havde samme Uheld. Der blev forlangt 35,000 Kr. i Godtgørelse, men jeg tror det blev ordnet for omtrent 17,000 Kr. Og saaledes gaar det stadig. Der er ikke nogen, der kan faa Ret. Man kan muligvis faa et Afslag, men slippe helt fri gør man ikke, naar Skibet har været i Nettet. Konsulen siger, man har forsøgt at tage saadanne Sager op, men det gaar altid galt for Skibet. I Retten i Dag vilde de, at jeg skulde overgive det til Havnekaptajnen, men saa forlangte jeg først at faa den norske Konsul op. Efter en Times Forklaring blev Erstatningen fastsat til 5,000 Pesetas, og jeg blev spurgt, om jeg vilde vedtage det. Konsulen forlangte da paa mine Vegne Udsættelse, indtil vi havde konfereret med Rederiet og med Nordisk Skibsrederforening, og det blev tilladt. Dette er alt hvad jeg kan forklare. Fiskenet saa jeg om Eftermiddagen ved 6-7-Tiden, men dem gik vi udenom, men ved 10-Tiden saa jeg ikke noget og heller ikke 1ste Styrmand, da vi var paa Broen begge to. Heller ikke har de mærket noget i Maskinen, og Propellen har vi undersøgt i Dag, da den er helt over Vandet. Men der var intet at se paa den, og noget skulde dog vel have vist sig paa Propellen, om vi havde været i deres Fiskenet. Det forklarede jeg dem ogsaa, men de svarede blot, at vi havde skaaret øverste Line, som var af Wire, af, og da sank Nettet saa hurtigt, at det ikke kunde komme i Propellen«.

Foreningen søger i Anledning af denne Rapport nærmere Oplysninger om, hvad der er gjort for at advare Skibene mod at komme ind i disse Garn.

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 Fløjletønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):
Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5-15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov.

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frlager ved Tolboden.

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 Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, 1/2 Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Renøe med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vartafgifter** efter Provinshavnens Minimumstakster.

Ingen Lodstvang.

Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevæsenets M/S „Als“ og Isbryder S/S „Hero“ stationeret i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster.

Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Iseffjordsbarren 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 Lyslønder 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 Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

HORSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

Havneafgift pr. Reg.-Ton:
Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

Lodstvang.

Bugsering foregaar let og efter billige Takster.

Ballastafgift til Havnen: 4 Øre pr. Ton.

Vand: 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

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

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholt 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-Registertonnen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Vderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtægning af Ballast. 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, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skiffe Mandskab, landsætte syge 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 200 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 lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og 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.

KOLDING

Sejlløbet i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindste Vanddybde 7 Meter.

Samme Dybde ved Bolværker i Havnen.

Skibsafgift pr. N. R. T.

Udenbys Skibe: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre.

Indenbys Skibe: " 15 - " 15 -

Lods og Bugsering.

Lods ved Drejens. Ingen Lodstvang. Bugserdampere.

Vand leveret ombord Kr. 1,50 pr. m³. Slangeafgift Kr. 5,00.

Losning og Lastning Jernbanespor Pakhusplads
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselsolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Kølhalting.

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 Hjalpeskrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods!). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Traskibsbyggerier og Kølhalpladser, 2 Ophalingsbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

FINANSOPTIMISME I AMERIKA

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Stemningen indenfor den amerikanske Finansverden er for Tiden meget optimistisk, og denne Optimisme spredt sig til stadig flere og flere Kreser ud over det hele Land. Det ser nu ud til, at man er kommet over de døde Punkter, som en Tid lammede alt, og selv den mindre Handels og Skibsfart Folk er nu ved at faa Tillid til Fremtiden. Hidtil har de betragtet Bankmændenes, Industrifolkenes og Handelsmagnaternes Fremtidsbaab med kold Skepsis, fordi de ene saa paa Forholdene, saadan som de genspejlede sig i Produktionskapaciteten, Konsumenternes Efterspørgsel og Bankernes Stilling til Kreditspørgsmaalet. De gik her efter deres egne personlige Erfaringer og saa paa Situationen ud fra det, de lærte heraf. Mandefaldet var overordentlig stort rundt omkring og det kunde ikke undgaaes, at det virkede deprimerende paa mange Købmænd. Men nu er ogsaa den Tid forbi. De, der ikke kunde taale Strabadserne, er faldet fra, og Juli Maaned kan ligesom Størstedelen af August betragtes som Vendepunktet. De, der har været tvivlende, er nu blevet overbevist om, at Landets Affærer er i god Gænge, og mere og mere faar de Tillid til, at man nu i U.S.A. er over det værste.

Der er Grund til at tro, at det nu vil gaa. En stor Mængde Kreditressourcer og en relativ lang Laanrente er Kendsgæringer, som styrker Forhaabningerne og stabiliserer Næringslivet i Aarets sidste Halvdel. Gennem mere end to Maaneder har Fondsbørsen i New York genspejlet disse Forhaabninger, selv om Børsen endnu ikke har tiltrukket sig nogen større Opmærksomhed. Den Mistro, som skabtes ved den store Reaktion i Marts Maaned, er ved at forsvinde og ganske gradvis vil Børsen komme frem i første Linie, nu da der atter »kommer Liv i den handlende Stand.« Pessimismen gaar maaske over i sin grelle Modsætning, og Amerika vil nu kunne drage rig Nytte af den strenge Kreditpolitik. Den har gjort, at Landet nu har meget store Summer, det ellers havde sat til i Nedgangsperioden.

Der tales saa meget om, at der kan komme en ny Spekulationsperiode. En saadan Frygt er ikke begrundet, fordi Landet nu raader over hæmmende Midler, det ikke havde for et Aar siden. Federal Reserve-diskontorenten holdes lav af alle tolv Federal Reserve Banker og Midlet til at forhøje Renten, hvis det viser sig at være nødvendigt, har man ved Haanden. Der findes mere end nok af Kredit til alle kommercielle Foretagender, selv om der maaske vil blive stillet meget store Krav nu da Høsten staar for Døren. Hvor store disse Krav vil blive, kan vel ikke siges endnu, førend Høstrapportene foreligger. Bomuld er inde i en kritisk Tid. Planten har vokset næsten abnormt, men selve Bomulden har ikke vokset i tilsvarende Grad. Vinterhveden staar godt, men Vaarhveden er vedblivende en ubestemt Faktor, selv om Vejret den sidste Tid er blevet noget bedre. Den sene Regn er i mange Dele af Landet faldet paa en Tid, da den kunde redde Høsten, og Udsigterne er i det Hele langt bedre end hvad der var Tilfældet for nogle Uger siden. Saa vel det kommercielle som industrielle Liv har i de senere Maaneder vist en Fremgang som er vel værd at lægge Mærke til, da alt ellers er saa relativt stille om Sommeren. Varemængderne som er sendt ud i Juni, Juli og August er blevet meget forøgede, og der er ikke mindste Tegn paa at der forestaar en Mindskning. Varebyttet er større end det har været i flere Aar og der tales fra alle Staterne om særdeles gode Betalingsvilkkaar. De mange Restancer, som sidste Aar prægede Billedet af den amerikanske Handel er nu helt gledet i Baggrunden.

Transportvæsenet staar sig især godt og det ser med den største Tillid Fremtiden imøde. Den Rapport, som Bureau of Railway Economics har offentliggjort for faa Dage siden, er vel værd at lægge Mærke til, fordi den kommer med Rekordcifre. De vigtigste Jernbaneselskaber har tjent henvend en halv Milliard Dollars i dette Aars første Halvdel og man mener, at det takket være de nye gode Kommunikationsforbindelser vil udgøre henvend 42 pCt. af hele Totalgevinsten. Nu skal Høsten jo forsendes, og man regner derfor med, at Indtægtstallene vil stige i samme Grad som sidste Aar. — En anden glædelig Faktor i Rapporten er de tydelige Tegn som viser at Jærnbaneudgiften bliver stadig mere økonomisk. Finanskræfterne mener derfor, at de amerikanske Baner staar foran en meget følelig Opsvingsperiode, som vil placere dem i Kategori mellem Staal- og Motorindustrien.

Naar Forholdene tegner saa godt i Amerika som de gør, kan man ikke undres over at man ser paa de europæiske Tildragelsers Udvikling med den største Ro. Man er i Amerika fuldt optaget af at sørge for sin egen Velstands Udvikling, ikke paa Grund af Egoisme, men af menneskelig Drift. Velstand i Amerika er jo ikke noget nyt, men den trænger nu ned i stadig dybere Lag; ikke mindst denne Sommers mange amerikanske Turister viser det. For en stor Del er det meget jævne Folk der i denne Sommer har besøgt Europa, og for en Del vil det maaske faa Betydning. Det store *New York Times* kom for kort Tid siden ind paa nogle Betragtninger over de europæiske Demonstrationer imod Amerikanerne. Endnu gjorde de ingen Skade — og holdt de op vilde de Turistrejser der havde fundet Sted gøre deres Nytte. Amerikanerne havde nu i stort Antal lært Frankrig og Franskmandene at kende. Det Indtryk de havde var trods alt sympatisk — og naar nu det store økonomiske Mellemværende skulde drøftes vil det have Værdi, at Forholdet ikke er spændt. Naar de nye franske Laan skal emitere paa det rige amerikanske Marked er det afgørende, at der er nogen Tillid mellem Staterne. Den oprettes meget let mellem gamle Venner paa Valpladsen. Amerika er nu saa rigt, at det har Raad til at se stort paa Tingene og som Fordringsejere vil Amerikanerne have alle Betingelser for at blive mere poulære end Fordringsejere plejer at være. At tage saa alvorligt paa Forholdene, som *Clemenceau* har gjort, er der ingen Grund til. Han er blevet gammel og Tiden er løbet fra ham. De økonomiske Spørgsmaal der er Amerika og Frankrig imellem løses maaske naar alt kommer til alt paa en meget lettere Maade, end man nu tror.

Overalt er der Opgang i U.S.A. Hvor man end vender Blikket hen, gaar den kommercielle Kurve i Vejret, ikke paa en hasarderet Maade men sundt og naturligt. De Farer der truede det ved Krigens Ophør er for længst holdt op. Det er nu et Land af Arbejde og Sundhed.

Johannes Lehmann.

STEMPLING AF KONOSSEMENTER I FINLAND

Finlands Højesteret har paadømt en Sag mellem en Skibsfører og Råfsö Angsögs Aktiebolag, hvor Skibsføreren forlangte Udgifter til Stempling af 39 Konnossementer for en Trælast, godtgjort af Afskiberne. Højesteret kom imidlertid til det Resultat, at Afskiberne ikke var forpligtet til at udrede disse Omkostninger. Rettens Begrundelse er ganske kort. Det hedder for det første, at Skibsføreren har udsærdiget Konnossementerne, og i Henhold til §§ 3 og 15 i Lov om Stempel-skat af 19. December 1921 var forpligtet til at forsyne dem med Stempelmærker. Videre udtaler Retten, at det ikke i Sagen er paavist, at Afskiberne var forpligtet til at refundere Skibsføreren disse Omkostninger.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibeafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering
Lodsvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton.
Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning
besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekantor 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 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. Svitizers Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med indtil 5,5 m.

Skibsafgift pr. N. R. T.
Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodsvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) Dybgaende. Bugsering kan altid faas.

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

Vand betales med Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

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 Mødlageren.

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.

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. **Lodsvang:** Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodsvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Damp- 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, Ophalerbedding for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajeplass for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

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. **Bugserdamp. uforud.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen undt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris 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 Skibsmæde. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

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 Hjælpekruer 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidsrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodsvang

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 Havnesporene, Løfteevne 6.000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4.000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassinnet, Kornuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

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 betales ¼ for Udgaende.

Ballastafgift til Havnen 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand: 2 Kr. pr. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerasistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

KJØBENHAVNS
HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 30.144.468

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 · Tøftlund · Tønder · Varde · Viborg

DET MEST ØKONOMISKE FRAGTSKIB

Om dette Emne har Skibsbygningsingeniør C. Kuh-
sen, i *Berl. Tid.* skrevet en interessant Artikel, af
hvilken vi tillader os at gengive følgende:

Det store Overskud af Verdenstonnage og de heraf følgende
lave Fragtrater har gjort Spørgsmaalet om det mest øko-
nomiske Fragtskib stadig mere aktuelt. Skibsbyggerne er nu
mere end nogensinde optagne af at udfinde det mest øko-
nomiske Skib under de forskellige Forhold med Hensyn til
Skibets Fyldighed, Dimensioner, Hastighed og Maskintypen.

Stabilitet og Rentabilitet.

Betragter man de ældre Fragtskibes Dimensioner, saa er
den forholdsvis lille Bredde paafaldende. Medens man tidligere
byggede forholdsvis smalle Skibe, giver man dem nu større
Bredde. Ved at bygge Skibet med større Bredde, bliver dettes
Kubikindhold forøget, og Skibet bliver mere sødygtigt. Paa
Grund af den store Bredde kan man gøre Skibet kortere med
den samme Dødvægt, og man opnaar derigennem at nedsætte
Skibets Byggepris betydeligt og forbedrer dermed Skibets
Rentabilitet.

Til Sammenligning skal her anføres et ældre og et nyere
6,000 Tons d.w. Fragtskib. Dimensionerne for det ældre Skib
er 370'×47.3'×32', og for det nye Skib 350'×50'×32'. Skibs-
byggerne giver nu større Fragtskibe en Bredde, som man ud-
trykker i følgende Formel:

$$\frac{L}{10} + 14' \text{ til } \frac{L}{10} + 16' \quad (L = \text{Skibets Længde mellem} \\ \text{Perpendikulærene}).$$

De ældre Skibe havde en Bredde af

$$\text{ca. } \frac{L}{10} + 8' \text{ til } \frac{L}{10} + 11'.$$

Da der er særlig Efterspørgsel efter Skibe med stort Kubik-
indhold og lille Maaling, er Skibet med de lange Opbygninger
og Skibstypen »Open Shelterdecker« fremstaaet. Disse Skibe
kræver som Følge af den store Del af Skibet, som ligger over
Vandet (Skibets og Lastens Tyngdepunkt ligger forholdsvis
højt), en stor Bredde for at opnaa god Sødygtighed i lastet
Tilstand med homogen Last. Man kan kun opnaa et stift Skib
gennem en forholdsvis stor Bredde, da ingen Reder nu til
Dags vil have sit Skib til at sejle med fast Ballast for at opnaa
tilstrækkelig Stabilitet. Bredden for denne Skibstype er ca.

$$\frac{L}{10} + 15' \text{ og derover.}$$

Til Bedømmelse af Skibets Stabilitet tjener for Skibsbyggerne
den metacentriske Højde eller almindeligt udtrykt Afstanden
af Skibets Tyngdepunkt fra Metacentret. Metacentret beregnes
gennem Inerti-Momentet af Skibets Vandlinie og Beliggenheden
af dets Opdriftcentre. Jo større Afstanden er mellem Meta-
centre og Opdriftcentre, des stivere bliver Skibet.

I Almindelighed anser man et Skib i lastet Tilstand med
den metacentriske Høje ca. 3 Fod for godt stabilt.

Selv om det ogsaa bliver hævdet, at et Skib med negativ
metacentrisk Højde (Metacentre ligger under Skibets Tyngde-
punkt) stadig er sødygtigt, fordi det har blødere Bevægelser i
stærk Sø, og Faren for at slaas Aabningerne i Vejrdækket itu
er mindre, saa taler dog herimod, at Skibet krænger tidligere
og mere, og Faren for Forskydning af Lasten er større end
for Skibe med større metacentrisk Højde.

Skrogets Form afgørende.

Medens man tidligere var af den Anskuelse, at Skibets Mod-
stand vokser betydeligt ved en forholdsvis stor Bredde, kan
man nu med Bestemthed sige, at Modstanden, naar Skibet
faar den rigtige Form, ikke forøges væsentlig, naar Farten
ikke overstiger ca. 14 Sømil.

Blockkoefficienten.

Af stor Vigtighed er det ogsaa, at man vælger den rigtige
Blockkoefficient til den bestemte Fart. Som Forklaring paa,
hvad Blockkoefficienten er, kan følgende Formel tjene:

Displacement (den fortr. Vandmængde)

$$L \times B \times \text{Dybgang}$$

Man vælger nu Blockkoefficienten mindre end i tidligere Tid,
da man i Praksis har fastslaaet, at Bølgemodstanden i haardt
Vejr bliver uforholdsmæssig stor ved Skibe med stor Block-
koefficient, og Skibets Hastighed bliver derved betydelig for-
mindsket. — Resultatet er da blevet, at man har indset, at
slanke Skibe er mest rentable, da disse omtrent kan holde
deres bestemte Fart i daarligt Vejr. — Indtil for et Par Aar
siden gjorde man kun Forsøg med Modeller i roligt Vand, og
Resultatet af disse Forsøg var, at et Skib med stor Block-
koefficient var mest økonomisk, men som ovenfor nævnt passer
det for Skibe, der kun sejler i rolige Farvande. — Man anser
nu den mest økonomiske Fart for Trampskibe indtil ca. 12,000
Tons d.w. i atlantisk Fart for 9—11 Sømil. Den til denne
Hastighed passende Blockkoefficient er ca. 77—. 78—. — I
tidligere Tid valgte man for denne Hastighed en Blockkoeffi-
cient af .80 og højere; nu gaar man sjældent over .78.

De gunstigste Dimensioner, Hastighed og Maskintype for
Skibe i Liniefart bliver særlig bestemt af Ruten, fordi her
spiller Farvandet, Havnedybder, Rejselængde etc. en vigtig
Rolle. — I Almindelighed kan man sige, at den mest øko-
nomiske Hastighed for Ruteskibe i Atlanterhavet er nu ca.
11—13 Mil, og ved Bestillinger paa Frugtaade har man endog
i den nyeste Tid forlangt en Hastighed af 14.5 Mil. Ved 11
Mils Fart vil man vælge en Blockkoefficient af .77, ved 13
Mils Fart ca. 74.5 og ved 14.5 Mils Fart ca. .73.

Da de fleste Skibe nutildags, som gaar i lang Liniefart,
ogsaa er Skibe med lange Opbygninger eller Shelterdecker,

saa fordrer disse ogsaa en Bredde af ca. $\frac{L}{10} + 15'$ for at opnaa
god Sødygtighed.

Nutildags anser man et langt Midterskib med skarpe Ender
som den gunstigste Form for Fragtskibe. Vandlinien foran
konstruerer man lige eller let buet og Vandlinien agter saavidt
muligt uden S-Slag. — Spanterne vælger man i V-Form. Op-
driftcentret lægger man ca. 1.5—2L foran Midten; dette giver
et fyldigt Forskib og et slankt Agterskib. — Ved Specialskibe,
som f. Eks. Tankskibe, hvor Maskinen ligger agter, maa man
særlig udregne Beliggenheden af Opdriftcentret for at opnaa
et godt Trim.

Maskintypen.

Om Maskinen, som er den vigtigste Faktor i Skibets
Økonomi, kan man ikke med Bestemthed sige, hvilken Type
der er den mest økonomiske. Paa den ene Rute er Motorskibet
det mest rentable, hvorimod Dampskibet paa en anden Rute er
mest rentabelt. — Den almindelige Anskuelse er, at Motor-
skibet er det mest økonomiske i atlantisk Langfart og med
større Hastigheder. Selvfølgelig spiller Olie- og Kulpriserne en
væsentlig Rolle. Den dobbeltvirkende Dieselmaskine anses nu
som den mest rentable.

I England bygges der for Tiden hos Parson en 4,000 I.H.K.
Damp turbine, der arbejder med 39 Atm. ved 420 Gr. Hvilke
Muligheder, der her rummes for Skibsfarten, kan foreløbig
ikke overses.

Med det vanskeligste Problem indenfor Skibsbygningen,
nemlig Skibets Modstand, er der i den sidste Tid blevet arbej-
det meget intensivt indenfor Fagkredse, og der er paa
dette Omraade gjort store Fremskridt. Ligeledes bliver Skibs-
skrogets Styrkeforhold stadig undersøgt, og man har opfundet
Apparater, der angiver de mindste Formforandringer af de
enkelte Bygningsdele saavel i Søgang som under Lastning og
Losning. Man er herved i Stand til i nær Fremtid at dimen-
sionere de enkelte Dele saaledes, at de netop svarer til de
forskellige Paavirkninger, hvorved man opnaar den rigtige
Fordeling af Materialerne.

I England har man fornylig bygget et Skib af »Højelastici-
tetsmateriale«, hvilket er et Materiale med større Brudstyrke.
Herved bliver Materiale dimensionerne mindre, og man faar
et lettere Skib, hvilket sikkert har stor Betydning for Skibs-
fartens Økonomi.

HANDELSHØJSKOLEN

Handelshøjskolen har udsendt sin Aarsberetning for Under-
visningsaaret 1925—26, hvoraf det fremgaar, at den nu er
ført igennem som en højere Læreanstalt for Handelen med
loaarig Studietid. I Aarets Løb er der af Erhvervsministeriet
blevet nedsat et Tilsynsraad. Det bestaar af Departements-
chef J. Dalhoff som Formand, Undervisningsdirektør H. L.
Møller, Bankdirektør Oluf Beck, Aarhus, Bogtrykker, cand.
polyt. Ivar Jantzen og Grosserer Aage Kunst. Undervisnings-
planerne er bleven godkendte af Erhvervsministeriet, og de
første 12 handelsvidenskabelige Kandidater er bleven dimit-
terede. Af dem havde 9 valgt Handelsvidenskab som Hoved-
studium og 3 Handelsprog. 23 Studerende bestod Første Del.
Dermed er der endelig skabt en Mulighed for, at unge Han-
delsmænd herhjemme kan faa en ligesaa vidtgaende teore-
tisk Uddannelse, som de længe har kunnet faa i alle erhvervs-
drivende Lande af nogen Betydning.

Handelshøjskolens Aftenafdeling har ligeledes faaet sine
Undervisningsplaner godkendte af Erhvervsministeriet og
bestaar nu af Afdelinger for Bankvæsen, Forsikringsvæsen,
Regnskabsvæsen og Sprog. Studiet deles i en Første Del og
en Anden Del. Første Del omfatter Handelsret, National-
økonomi og Retslære og tjener samtidig til Forberedelse til
den teoretiske Del af Revisoreksamen, medens Anden Del
omfatter det specielle Studium af Bank-, Forsikrings- og
Regnskabsvæsen. I Sprogafdelingen forberedes til Korre-
spondentprøve og Translatørexamen. Foruden de specielle
Forelæsninger og Øvelser paabegyndes der i Aar en Række
almindelige handelsvidenskabelige Forelæsninger, der er be-
regnet paa alle handelsinteresserede. Der er saaledes Fore-
læsninger over Bedriftsøkonomi, Salgsorganisation og Re-
klame og Handelen som Banebryder for bedre Tider.

Det nye Undervisningsaar begynder som ved de andre
højere Læreanstalter den 1. September.

HANDLING CHARGES I HABANA

N S.F. har til Behandling en Sag, hvor der er Spørgsmaal om Rederiet skal betale saakaldte »handling charges« i Habana. I Certepartiet var der indført en Klausul, som udtrykkelig bestemte, at Skibet skulde betale wharfage og handling charges, men denne Klausul havde Rederiet aldrig bemyndiget vedkommende Mægler til at sætte ind i Kontrakten, og der blev protesteret mod den, straks Rederiet fik Certepartiet til Gennemsyn.

Foreningen har under Overvejelse at holde vedkommende Befragtningsmægler ansvarlig for det Tab, Rederiet led ved at betale disse handling charges, og har i den Anledning undersøgt, hvorvidt en anden Klausul i Certepartiet, som bestemmer, at Lasten skal losses »direct from steamer to suitable wharf«, muligvis vil bevirke, at handling charges under enhver Omstændighed vil blive at betale af Skibet, selv om den førstnævnte Klausul havde været udeladt.

Det viser sig imidlertid, at »handling charges« er Udgifter, som ikke vil falde paa Skibet, med mindre det specielt er stipuleret, at dette skal betale saadanne Udgifter.

Foreningens Agent i Habana skriver nemlig, at »handling charges« ikke er det samme som almindelige Losseudgifter. Losseudgifterne repræsenterer Omkostningerne ved at tage Lasten ud af Skibets Rum og lægge den i Slynger eller ved paa anden Maade

at hæve den op til Skibssiden og holde den der, indtil Modtageren tager imod fra Skibets Takkel. Disse Omkostninger inkluderer Lønninger til Mandskabet i Rummet, gangwaymen og Formand, hvilke i Almindelighed inkluderer i Lossraten, mens Betaling til winchmen, guymen, coopers og Ulykkesforsikring for Arbejderne chargerer separat.

»Handling charges« derimod repræsenterer Betaling til de Arbejdere, som modtager Lasten fra Skibets Takkel, og som bringer den ind i Varelagrene, stabler og vejer den og laster den paa Jernbanevogne.

Disse Udgifter dækker ogsaa Lagerleje for en Tid, som fikseres for hvert enkelt Tilfælde. I Almindelighed kaldes de Tjenester, som her betales for »reception, handling and delivery on the wharf«.

Forøvrigt er det almindeligt ved Ladninger fra Europa, at Lasten skal leveres indenfor Rækkevidden af Skibets Takkel, og Fragtraterne er derfor fikseret med dette for Øje.

Anderledes forholder det sig med Ladninger fra U.S.A. med de regulære Linjer, idet Raten er fikseret saaledes, at den beregnes at skulle dække ogsaa de saakaldte handling charges.

Forsaa vidt angaar Kartoffeltraden fra Canada og New Foundland gælder det samme som for Ladninger fra U.S., og disse Ladninger sluttet altid paa Basis af, at Rederne skal betale handling charges.

INDSMUGLING AF VAABEN TIL MAROKKO

Efter at Krigen i Marokko er afsluttet har den franske og den spanske Regering besluttet at vende tilbage til de almindelige Retsregler med Hensyn til Kontrollen med Skibsfarten i de marokkanske Farvande og har i den Anledning udsendt følgende Memorandum med Bestemmelser, der er traadt i Kraft fra 1. August:

Langs de franske og spanske Kyststrækninger, hørende saavel under vedkommende Lands Suverænitet som under Protektoratszonerne, beliggende Nord og Vest for Afrika mellem den algiersk-marokkanske Grænse, 2° 13' Længdegrad Vest for Greenwich og Draas Udløb, 28° 41' nordlig Breddegrad, vil franske og spanske Krigsskibe henholdsvis i de franske og de spanske Zoner og i Forening mellem Bou Sedra og Draa, det vil sige mellem 29° 31' og 28° 41' nordlig Breddegrad 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 Side forbyder al Indførsel af Vaaben, Ammunition og Krigsmateriel til Marokko. Paa hele Kystomraadet er Kontrollen begrænset til Soterritoriet indenfor 6-Sømilegrænsen med Ret til Forfølgning udenfor denne Grænse.

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. Denne Vagttjeneste gælder saa vel Vaaben, Ammunition og Krigsmateriel som Varer, der mis-

tænkes for at være bestemte for naturlige, ikke for Handelen aabne Havne- eller Landingspladser.

Den maritime Kontrol paa Tanger-Zonens Soterritorium skal vedblivende udøves i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Art. 4 i Tanger Konventionen af 18. December 1923.

Skibe og Baade, som af Vagtskibene findes medførende Vaaben, Ammunition, Krigsmateriel og Varer, der mistænkes for at være bestemt for naturlige, ikke for Handelen aabne Havne eller Landingspladser, vil blive overgivet til lokal kompetent Domstolemyndighed.

Nærværende Meddelelse ophæver og træder i Stedet for Meddelelserne af 2. Juli 1925 angaaende samme Sag.

Som det af ovenstaaende vil ses, sonderer de nye Regler ikke som de tidligere mellem de Omraader langs Marokkos Kyster, hvor der er Havne, som staa aabne for den almindelige Handel og Skibsfart eller Ruter, ad hvilke Handelstransporten foregaar, og andre Omraader, men indskrænker overalt Kontrollen til Kystomraadet indenfor 6-Sømilegrænsen ligesom det absolute Forbud mod Skibsfart indenfor Soterritoriet, beregnet efter 6-Sømilegrænsen mellem Kap Mazari og Abdun eller Afrau ikke er opretholdt i de nye Bestemmelser. Derimod foreskriver disse ligesom de tidligere Udøvelse af den maritime Kontrol paa Tangerzonens Soterritorium i Overensstemmelse med det i Art. 4 i Tanger Traktaten af 18. December 1923 indeholdte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Onsdag en veilykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Høyanger«, bygget for Regning A/S. Westfal-Larsen & Co., Bergen.

Skibet, der er et Sosterskib til det til samme Rederi byggede Motorskib »Brandanger«, er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

380'—0"×53'—6"×28'—3",

og Bæreevnen er 8,500 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2,800 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Norsk Damper plyndret af Sørovere.

Den store norske Damper »Sandviken« er forleden kommen ind til Shanghai, plyndret for alle Penge, Værdisager og Bagage af kinesiske Sørovere.

Damperen afgik for nogen Tid siden fra Hongkong med en hel Del kinesiske Passagerer. Kaptajnen fik hurtigt Mistanke om, at nogle af Passagererne havde skjult Vaaben paa sig, og netop, som han ude i rum Sø lod foretage en Visitation paa enkelte af dem, faldt en Bande paa 38 Røvere over ham og Mandskabet og tog dem til Fange.

Røverne var vel bevæbnede og tvang Officererne og Mandskabet til at staa stille paa Dækket, medens Skibet blev plyndret. Særlig værdifuldt var Byttet nu ikke, — en 20,000 Dollars omtrent, mener man, at Røverne har faaet ud af Foretagendet.

Det traadløse Telegrafapparat blev slaaet itu med en Økse, netop som Telegrafisten var ved at sende Raab ud om Hjælp.

Telegrafisten værgede godt for Apparatet for om muligt at tjene de Par Minutter, der skulde til — men blev slaaet ned af Røverne forinden.

Da Røverne havde plyndret færdig, tvang de Kaplajnen til at sætte Kursen mod Bias Bay, som er et yndet Tilholdssted for de kinesiske Farvandes Sørovere. Her forlod Søroverne Skibet med deres Bytte, og Damperen gik mod Shanghai.

»Sandviken« er et stort, moderne Dampskib, som er bestemt til Kystsejlad i de østasiatiske Farvande. Det løb af Stabelen i Vinter i Glasgow og ejes af Rederiet *Wallem & Co.*, Bergen.

Nyt Rederi.

Et sikkert Forlydende i *Sub. Amtst.* vil vide, at Rederiet »Fønicia«, København, der ejer 3 4-m. Motorskibe, »Dronning Margrethe«, »Dronning Dagmar« og »Thyra«, er blevet ophævet, og i dets Sted er der dannet et nyt Rederi med Skibsmægler *Hermann Hansen* som korresponderende Reder.

Det nye Rederi har overtaget nævnte Skibe. »Dronning Margrethe« skal ud at sejle i de nærmeste Dage, det samme er Tilfældet med »Dronning Dagmar«, der skal til Letland og lade Cement til Aalborg. Skibet skal være sluttet for flere Rejser og er allerede begyndt at rigge til for antagelig sidst i næste Uge at lægge ud for første Rejse i Aar. Skibet kom hertil Juleaften som Havarist fra Plymouth, hvorefter det blev repareret og siden har ligget oplagt.

Paatænkt Salg af Shipping Board Skibe.

Shipping Board meddeler, at den inden 8. November modtager Tilbud fra amerikanske Borgere om Køb af 18 af dens største Dampskibe, deriblandt »Leviathan«, »George Washington«, »President Harding«, samt 3 andre store Skibe, som nu ligger oplagt, nemlig »Agamemnon«, »America« og »Mount Vernon«. Der forlanges 25 pCt. kontant, medens Resten af Købesummen kan fordeles over et længere Tidsrum. Hvis man ikke finder at kunne acceptere nogle af Budene, vil Skibene blive drevet som nu, idet Shipping Board da vil anmode Kongressen om Bevillinger til Dækning af Skibenes aarlige Driftsunderskud.

I indviede Kredse anser man det for tvivlsomt, at der vil fremkomme acceptable Tilbud paa Skibene.

Provinshavnenes Takster.

Kommissionen angaaende Provinsens Havnetakster, der har faaet den nye Departementschef i Trafikministeriet, Hr. *Holtnagel-Jensen*, til Formand efter Departementschef *Holck Coldings* Død, er ifølge *Korsør Avis* indkaldt til Møde den 1. September.

Man vil her forelægge den samlede Komité det Materiale, der er indsamlet i Løbet af Sommeren, og som bl. a. omfatter en Oversigt over hver enkelt Provinshavns Forhold, dens Takster, Indtægter, Udgifter, Tonnagemængde, Størrelse o.s.v.

Lodsretten i Storebælt.

Lodserne ved Slipshavn klagede som bekendt for nogle Maaneder siden til Lodsdirektøren over, at Korsorlodserne havde lodset en amerikansk Tankdamper op gennem Storebælt. Slipshavnlodserne begrundede deres Klage med, at Lodserne fra Korsør kun havde Ret til at lodse Skibet ind til Korsør Havn. Imidlertid har Ministeriet tidligere truffet en Beslutning om, at Korsorlodserne ikke alene har Ret, men ogsaa Pligt til at udløre Lodstjeneste baade i Storebælt og omliggende Farvande. I Henhold til denne Beslutning har Lodsdirektøren nu truffet sin Afgørelse, der gaar ud paa, at Slipshavnlodsernes Klage afvises.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Einar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Martin Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

Tyrkisk Justits.

Messageries Maritimes har gennem det franske Udenrigsministerium protesteret imod Konstantinopels Autoriteter, fordi disse har tilbageholdt en af Officererne paa Damperen »Lotus« efter en Kollision i tyrkiske Farvande.

»Lotus« kolliderede ved Mitylene med et tyrkisk Fragtskib »Boz Kour«, som sank og 8 af Besætningen druknede, medens Resten blev bjerget af den franske Liner. Den franske Skibsfører udtaler, at Kollisionen skyldes en uforstaaelig Manøvre fra det tyrkiske Skib.

Da »Lotus« kom til Konstantinopel, blev Styrmanden, der havde Vagt i Kollisionøjeblikket, og 3 Mand arresteret af de tyrkiske Myndigheder. Folkene blev dog sat paa fri Fod, men Styrmanden maatte blive i Konstantinopel, da Lineren afsjelede til Marseille, uden at have tilstrækkeligt med Officerer efter fransk Lov.

I Marseille dadlede baade Passagerer og Mandskabet de tyrkiske Autoriteters Optræden og beklagede sig ogsaa over den tyrkiske Presses uforskammede Angreb paa Linerens Fører.

Man haaber, at den franske Regering kan faa Sagen bilagt tilfredsstillende, ellers kan Spørgsmaalet let blive et farligt Præcedens for de fremmede Skibe, som anløber Konstantinopel.

Større Udgifter for Skibene i Brasilien.

Nordisk Skibsrederforening har fra sin Agent i Rio de Janeiro modtaget et Telegram, hvorefter der fra den 20. September vil blive afkrævet Skibene i alle brasilianske Havne en ny Afgift bestaaende af 3½ brasilianske Milreis pr. Ton af 1,000 kg Import og 2½ af Eksporten. Afgifterne er for Redernes Regning.

Svensk Sømand redder en Dreng fra at drukne.

Ved Odense Havn skete forleden Eftermiddag en Ulykke, der nær havde kostet en 7-aarig Dreng Livet.

Drengen var sammen med en jævnaldrende Pige sejlet ud i en lille Baad og morede sig med at vippe frem og tilbage, da Drengen pludselig fik Overbalance og faldt i Vandet.

Pigens Skrig kaldte Folkene paa de omliggende Skibe frem til Rælingen, og paa et af disse, den svenske Skonnert »Magda«, saa en af Mandskabet, *Stig Olsson* fra Marstrand Ulykken. Han sprang resolut i Vandet, og efter at Drengen tre Gange havde været under og helt nede i Mudderet paa Bunden, lykkedes det Olsson at faa ham bjerget i saa god en Tilstand, at han efter at være kommet lidt til Hægterne kunde gaa til sit Hjem.

Frihavn i Konstantinopel og Leningrad.

Efter hvad der meddeles fra Konstantinopel har Regeringen besluttet at omdanne Konstantinopel til Frihavn.

Det forlyder ligeledes, at Sovjetregeringen paatænker at indrette en Frihavn i Leningrad. Dette vil være ensbetydende med et Brud paa Udenrigshandels-Monopolet.

HAVNEFORHOLDENE I BATHURST. GAMBIA

Ifølge en Indberetning fra det danske Konsulat i Bathurst, Gambia, er man i Færd med at indføre elektrisk Belysning i Byen og Havnen. Lyset ved Havnen vil blive slukket ved Midnat.

Ved Government Wharf vil der blive uddybet til 21'. Der kan ikke tages hverken Kul- eller Oliebunkers i Havnen. Vand kan faas til en Pris af ca. 3 sh. pr. Ton.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. August 1926.

London	18,27	Madrid	57,10
New York	377,25	Amsterdam	151,20
Berlin	89,80	Stockholm	100,85
Paris	11,25	Oslo	82,60
Antwerpen	10,70	Helsingfors	9,50
Zürich	72,85	Prag	11,18
Rom	12,45	Wien	53,35

BESKÆFTIGELSE SØGES

Kontordame. Ung Dame (23 Aar) nysprogl., Student, cand. phil. Højere Handelseksamen ved Niels Brocks Handelsskole. Tidligere beskæftiget v. Bogholderi og andet Kontorarbejde, søger Plads. Billet mrk. U. 601 til Wolffs Box, København K.

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12 1/2 Tons elektriske Transportere, 8 Tons Flydekraner, Skure med elektriske Kajakkraner, 34.000 m³ Kajplads, Bugserbaade, Lægtare, Værksteder etc.
Kontrahter 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.

ROTTERDAM

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5th & 6th UDG. CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9th & 10th UDG.

ROTTERDAM

GENOA

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGEL · BRUKELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØBENHAVN

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENS LAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBOGDGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

LISSABON

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KØBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr.-Adr. »Beckmann«

MONTREAL

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

RIGA

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

LISSABON

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerul Entreprenører

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795



KØBENHAVN

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.

Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

POSITIONSLISTE PR. 30. AUGUST 1926

» MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING «

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Julianehaab 27.8.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Danzig 30.8.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. København 28.8.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Hook of Holland 23.8. til Narvik.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Tunis 27.8.
 s.s. *Alderney*, Nielsen, afg. Hook of Holland 23.8. til Narvik.
 s.s. *Alfa*, afg. Wiborg 27.8.
 s.s. *Alfred Hage*, afg. Königsberg 28.8.
 s.s. *Algarve*, i Dok i Frederikshavn siden 28.8.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Colon 28.8.
 s.s. *Anna*, afg. Hernøsand 30.8.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Vlissingen 27.8. p. R. t. Christobal.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Limerick 27.8.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. San Nicolas 26.8. til Skandinavien.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rotterdam 19.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Galveston 26.8. til Esbjerg.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Adén 20.8. Singapore.
 s.s. *Askø*, Vinding, afg. Königsberg 24.6.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Osaka 28.8.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. London 30.8.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Macassar 27.8.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Kanal 19.8. p. R. t. Hamburg.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Leith 30.8.
 s.s. *Axel*, Jensen, afg. Godhavn 23.8. til Jacobshavn.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Stettin 29.8. til Hobro.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariager og København-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Grangemouth 27.8. til Kotka.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. København 30.8.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Danzig 31.8.
 s.s. *Bodil*, ank. Rotterdam 28.8.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. København 28.8. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 25.8.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. København 26.8.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Königsberg 22.8.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 2.8. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Jacobstad 26.8.
 ss. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 28.8.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 29.8.
 s.s. *Brohølm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 29.8. til Tangier.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Wiborg Distrikt 21.8.
 s.s. *Børglum*, Hansen, ank. Grangemouth 28.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. København 26.8.
 s.s. *Carmen*, ank. Hull 24.8.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i København-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hull 30.8.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Calais 28.8.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Las Palmas 13.8.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Manchester 28.8.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. New York 19.8. til London.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Grangemouth 25.8.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Skagen 30.8.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Dartmouth 30.8.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 11.8.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Yokohama 28.8. til Vladivostock.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hook of Holland 21.8.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Brahestad 13.8. til Rouen.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger som Reserveskib for Eksport.
 s.s. *Dorrit*, ank. Sundsvall 27.8.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-København-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Wiborg 28.8.
 s.s. *Ebba*, ank. Memel 29.8.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i København-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Bremen 22.8.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Danzig 26.8. til Leith.
 s.s. *Ella* oplagt.

s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Holtenau 20.8.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. København 30.8.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Danzig 23.8.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Wisbeck, 23.8.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Trångsund 28.8. til Poole.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Rotterdam 25.8. til Helsingfors.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. London 29.8.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Munksund, 28.8. til Poole.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Brunsbüttel 29.8.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Emden 21.8.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. Cherbourg 30.8. til New York.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Fjeldborg, i Rute fart København-syddynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Port Said 27.8. til London.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Danzig 24.8. til Calais.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Tvergaard, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 29.8.
 s.s. *Flora*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Greaser 15.8. til Boston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Nuevitas 26.8.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Holtenau 29.8. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. København 28.8.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Harburg 22.8.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Stettin 27.8. til Hull.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hejde, ank. Sharpness 21.8.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, pass. Holtenau 28.8. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Gerda*, ank. London 30.8.
 ss. *Gorm*, Christensen, afg. Antwerpen 12.8. til Montreal.
 s.s. *Gunver*, afg. Kemi 28.8.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Nyborg 20.8.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. København 27.8. til Calais.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Hull 30.8.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Tenerife 13.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Leith 30.8.
 s.s. *Harald*, Petersen, ank. Koivusaari 28.8.
 s.s. *Harriet*, afg. Marseilles 29.8.
 s.s. *Hebe* Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Marseilles 28.8.
 s.s. *Helga*, ank. Holmsund 30.8.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 24.8.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Boness 23.8.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 30.8. til Stettin.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 23.8. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. La Rochelle 26.8.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. London 26.8.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 26.8.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Königsberg 30.8.
 s.s. *Inger*, ank. Leith 30.8.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Rålsö 22.8. til London.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, ank. Montreal 25.8.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, ank. Calais 22.8.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Antwerpen 28.8.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Liverpool 27.8.
 s.s. *Jenny*, ank. Trångsund 28.8.
 s.s. *Johanne*, pass. Dungeness 29.8.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Leith 29.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Savannah 14.8. til Liverpool.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Philadelphia 27.8.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Bangkok 28.8. til Singapore.
 m.s. *Jylland*, Ulv, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. København 28.8.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Nørresundby 24.8.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Riga 26.8. til Kings Lynn.
 s.s. *Karla*, pass. Carvoeiro 30.8.

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
LAMBERT STOCK,
LONDON

LONDON

FILIALER:

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

Telegr.-Adr.:

»Lamberte

»Lambrose

»Lamberte

»Lambrose

»Lambrose

»Lambrose

Grimsby

NEWPORT,
MON

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),

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newort, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

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

GRIMSBY

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

S LÆBEBAAD, 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 Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:

»Cinema Stars · »Robert L. Cooke · »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. ESKILDSSEN & CO. 26 SGT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

CARDIFF

GLASGOW

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

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnmehren»

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, Konservus etc.

Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolie etc.

s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Leningrad 27.8.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 11.8. til København.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Kobe 25.8.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Riga 28.8. til W. Hartlepool.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Aalborg 29.8.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Norfolk Va. 19.8.
 m.s. *København*, Christensen, ank. København 13.8.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Nyborg 26.8.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Leith 28.8.
 s.s. *Lillian*, pass. Brunbüttelekoog 31.8.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 31.8. til København.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Danzig 25.8. til Hull.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 21.8.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 28.8.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Rotterdam 27.8. til København.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Port Said 26.8. til Marseilles.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Kolding 29.8.
 s.s. *Margit*, Johansen, afg. Leningrad 28.8. til Hull.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksport.
 s.s. *Marie*, ank. Alicante 27.8.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. København 29.8.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Koivusaari 29.8. til London.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rotterdam 26.8. til Buenos Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 22.8. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Grangemouth 27.8.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Melilla 29.8. til Oran.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. Rostock 20.8.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Southampton 28.8.
 s.s. *Nancy*, ank. Danzig 30.8.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Bremen 20.8.
 s.s. *Nautik*, pass. Gibraltar 29.8.
 s.s. *Neptun*, pass. Holtenau 30.8.
 s.s. *Nerma*, afg. Kemi 27.8.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Hampton Roads 22.8.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Kotka 29.8.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Grao 31.8.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Antwerpen 30.8.

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Wasklot 18.8.
 s.s. *Oluf Bager*, Tværgaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Santos 29.8.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 26.8.

P

s.s. *P. N. Damm*, afg. Rotterdam 28.8.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Kiel 25.8.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Nakskov 26.8.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N.S.W. 14.8.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, oplagt.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Yokohama 30.8.
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Rotterdam.

R

s.s. *Randi*, afg. Bjerkø 27.8.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Frederiksstad 27.8.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Uleåborg 24.8.

s.s. *Romø*, Hjorth, afg. Rotterdam 28.8. til København.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Danzig 26.8.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Walkom 26.8.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 24.8.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Finisterre 23.8. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Diego Suarez. 22.8. til Durban.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Tsingtau 29.8.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Delagoabay 21.8.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Algier 28.8. p. R. t. Falmouth f. O.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Port Elizabeth 29.8.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 28.8. til Aarhus.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Grangemouth 25.8.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Svartvik 26.8.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Harburg 17.8.
 s.s. *Skinface*, Ankersen, ank. Grangemouth 19.8.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 27.8.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Harburg 27.8.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Ipswich 29.8.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Hamburg 28.8.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 26.8.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 4.8.
 s.s. *Stella*, pass. Holtenau 31.8.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Brahe 23.8.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 26.8. til Odense.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Ostende 28.8. til Rotterdam.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Rotterdam 29.8. til København.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Hamburg 21.8.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, pass. Lizard 27.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Bremen 27.8.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Bremen 27.8.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 28.8.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Galveston 24.8.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kaun, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 26.8.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Cadiz 28.8. Lissabon.
 m.s. *Tongking*, Kolls, Portland 26.8.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Sabang 18.8.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Livorno 28.8. til Neapel.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Trångsund 28.8. til Grimsby.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 28.8. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 24.8.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 28.8.

V

s.s. *Vera*, Kolster, ank. Hull 30.8.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Hull 28.8.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Guysborough 28.8.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 8.8. til San Juan.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Gl. Karleby 1.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 24.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Newport News 24.8. til Lizard f. Ordre.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* pass. Plymouth 24.8.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. Emden 28.8.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Grangemouth 27.8.

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
 AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070·12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. 1/2

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavns***Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 8332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

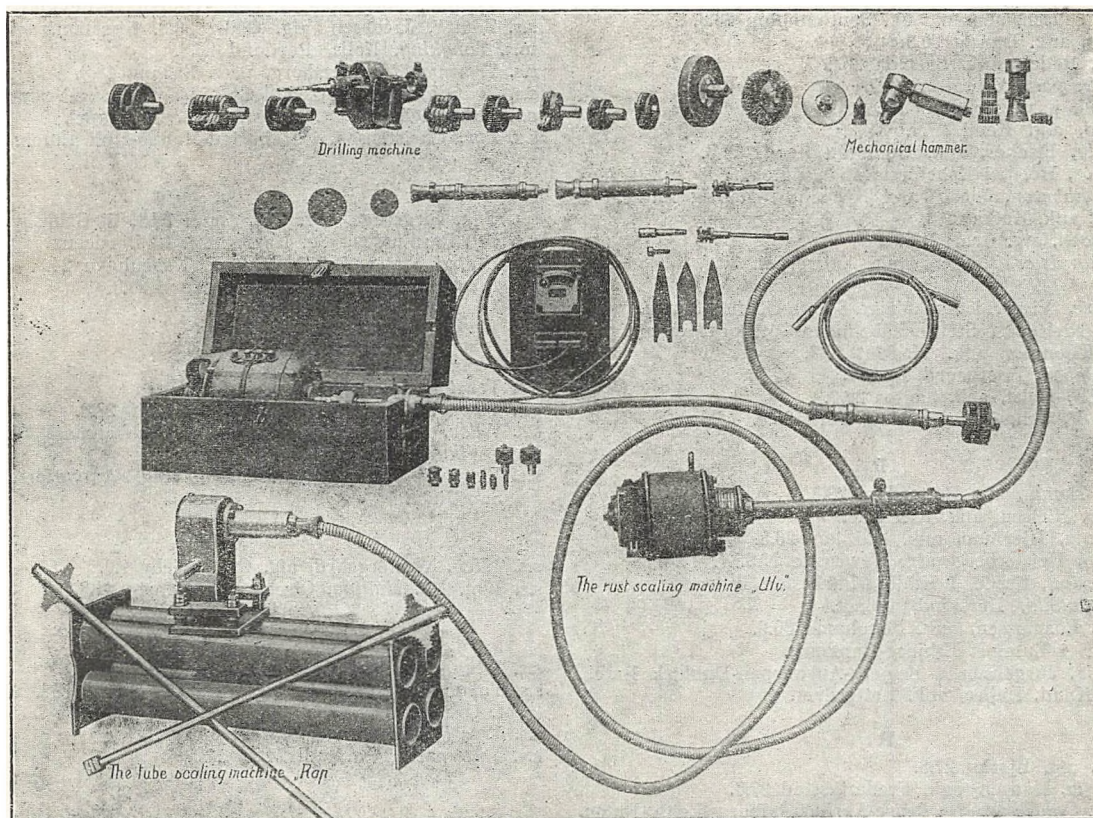
Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«***Spar Penge!*

og anskaf Dem Rustbankningsmaskinen »ULV« til Deres Skibe, og De vil blive tilfreds. 1 Mand udfører med »ULV« 8 Mands Arbejde. »ULV« er samtidig en nyttig transportabel Maskine ved den daglige Drift ombord og under Havari i Søen, hvor den anvendes til **Boring, Slibning, Skæring og Børstning.**



Det er ved Prøver konstateret, at »ULV« er den hurtigste, holdbareste og handeligste Maskine, der i Øjeblikket er i Handelen. — Samtidig anbefaler vi vor gennemprøvede, rustbeskyttende **H. & W. OLIE** til Indsmøring af **Kulkasser, Bundtanke, Rendestene etc.**

Vi er til enhver Tid til Tjeneste med Demonstration af og Tilbud paa Maskinen.

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K.TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen: HELRUF 1619
H. Dannesøe: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORÅRSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 7365 · 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
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91 HELSINGØR · DANMARK Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET
 paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanter af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.
2 TØRDOKKER **PATENT-OPHALINGSBEDDING**
 538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene. for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A
 Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

MORTEN JENSEN & KELLER

INDEHAVERE: RUD. A. KELLER · A. HEIBERG NIELSEN
SKIBSPROVIANTERING

HORSENS

Telegr.-Adr.: KELLER HAVNEN 23 Telefon Nr. 1223

SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER

H. HALMØE
 CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
 TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
 (Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGEe

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNES

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: **R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN**

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

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

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB
 Esbjerg

Telegr.-Adr.: Stevedore · Telef.: 1262
 Coder: Watkin's, Scotts' 9th Edition

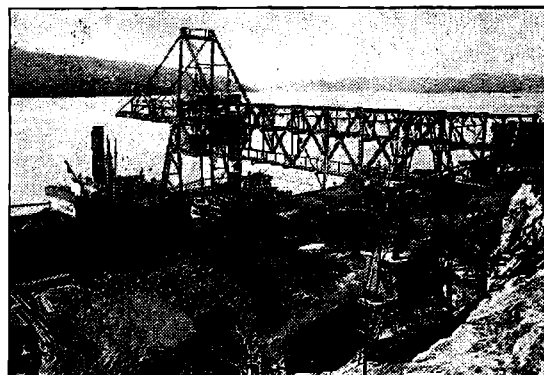
SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

~
HORSENS

Bunkerkul i Bergen**Engelsen & Sars' Kulforretning A/s**

ETABLERET 1884 Telefoner: 0431 · 4249
 Telegr.-Adr.: »Kulsars, Bergen. Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnnet rundt.
 Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
 26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 37

FREDAG 10 · SEPTEMBER 1926

33 · AARG

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

KØBENHAVN SOM CENTRUM FOR BOMULDSHANDELEN

Da vi i Nr. 28 af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte en i Oakland i Californien udkastet Plan om at gøre København til Centret for Bomulds-handelen paa Skandinavien, Østeuropa, Randstaterne og Polen, rørte vi aabenbart ved et Spørgsmaal, hvis endelige Ordning vil være af den største økonomiske Betydning, saaledes at København maa regne med den skarpeste Konkurrence fra tyske Havne, der vil gøre sig de yderste Anstrengelser enten for at bevare den Monopolstilling, de nu en Gang indtager eller for at sikre sig Stillingen som Stabelplads for den californiske Bomuld, som det jo ved den ovennævnte Plan i første Række drejer sig om. Fra gammel Tid har Forholdet været del, at Bremen var Indførselshavnen for Bomuld til Mellemeuropa og delvis Østeuropa, medens Resten af den amerikanske og ægyptiske Bomuld indførtes til Europa over Liverpool og Le Havre. Danzig har tidligere forsøgt at trække en Del af Bomuldsimporten til sig saaledes, at den kom til at forsyne det store polske og schlesiske Marked med Raabomuld, men uden større Held, og fra fagkyndig Side i Tyskland lævdes det da ogsaa, at det vil være umuligt og henvises til, at det endog for Hamburg har vist sig ugørligt at trække større Mængder af Bomuldsimporten til sig.

Den af os i Juli Maaned bragte Meddelelse har imidlertid aabenbart paany vakt Interessen for Spørgsmaalet i Danzig.

En Indsender har i *Danziger Zeitung* af 19. Aug. tilsyneladende paa Basis af den af os bragte Meddelelse skrevet en Artikel om Planen, hvis videre Udvikling man, udtaler han, sikkert ogsaa i Tyskland vil følge med stor Interesse.

Bladets Redaktion knytter en Kommentar til Artiklen og rejser heri en stærk Tvivl om, at København skulde være bedre egnet som Stabelplads end Danzig.

Amerika, udtaler Bladet, foregiver at være interesseret i at have en Transithavn for Bomulds-handelen med Østeuropa udover Bremen. Amerika og Polen er derfor begge interesserede i ikke udelukkende at lade deres Bomuldsimport foregaa over Bremen. I København skal Afsætnings-spørgsmaalet først klares, i Danzig er det allerede klaret, og det vilde forøvrigt synes naturligt, om Bomulds-Specialister i Bremen, naar Danzig udvikler sig til Bomulds-Stabelplads aabnede Filialer i Danzig for at sikre sig Forretningen paa Østeuropa.

Danzig staar i Begreb med at udvide sit Havneanlæg for at kunne konkurrere med Nabohavnene, og Bladet anbefaler, at man indbyder den Studiekommision, der i indeværende Maaned ankommer til København fra Oakland, til at aflægge Besøg i Danzig.

Danziger Zeitungs Artikler om dette Spørgsmaal har fremkaldt Indlæg i Sagen fra Bladets Læsekreds, hvori fremhæves at Danzig som Havn og med Hensyn til Beliggenhed er langt at foretrække for København,

der er fattigt paa Opland og har et meget begrænset eget Forbrug.

Som man ser, vil Tyskerne aabenbart sætte alle Kræfter i Bevægelse for at forhindre, at København gøres til det planlagte Centrum for Bomuldsimporten fra Californien og ogsaa her vil man, ikke mindst i Skibsfartskredse med største Interesse følge Udviklingen af denne Sag, naar de amerikanske Eksperter nu i den nærmeste Fremtid kommer hertil.

BEDRE SENT END ALDRIG

Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 indeholder en Paragraf — § 28 — hvorefter Ministeren for Industri, Handel og Søfart kan meddele ansete Klassifikations-Selskaber Anerkendelse »hvorved de i saadant Omfang, som Ministeren bestemmer, bemyndiges til paa Ministeriets Vegne og med Ansvar overfor dette at udføre tekniske Undersøgelser og Opmaalinger, som kræves til paalidelig Foretagelse af Hovedsyn, Kontrolsyn og Fribordssyn.«

Længe har den danske Skibsfart klaget over, at denne Anerkendelse ikke har fundet Sted. Endelig nu, mere end seks Aar efter Lovens Ikrafttræden, har Erhvervsministeriet mandet sig op til at anerkende efternævnte Klassifikations-selskaber:

British Corporation for the Survey and Registry of Shipping,
Bureau Veritas,
Germanischer Lloyd,
Lloyd's Register of Shipping, samt
Norsk Veritas.

Hvorfor det har været saa længe med denne Anerkendelse er for Skibsfarten som for os en Gaade. Kneb det monstro med at finde ud af, hvilke Klassifikations-Selskaber man maatte anse for ansete? Eller var det for at forhale det pinlige Øjeblik, hvor selv Ikke-Fagmænd kunde se, at den danske Skibsfart i Virkeligheden betaler Gebyrer til Staten for et Statstilsyn, som praktisk talt udføres af Klassifikations-selskaberne, og for hvilket Staten ikke selv betaler noget? De Penge, som den danske Skibsfart betaler til Staten for Statstilsyn af Statens egne Skibe, altsaa en ganske meningsløs Særbeskatning af et i Forvejen haardt trængt Erhverv.

Det eneste Lyspunkt i vor nationale Skibstilsyns Farce er Erhvervsministeriets Løfte om, at hele Skibstilsynet skal revideres inden Udgangen af 1927 og gøres til Genstand for Undersøgelse af en Kommission, hvori Skibsfarten vil blive repræsenteret af nogle af sine Førstemænd. Saa der er altsaa virkelig Udsigt til en forsvarlig Nedsættelse af de Gebyrer, som Skibsfarten maa betale et imaginært Statstilsyn, samt i Statens Udgifter. For en Kommission kan vanskeligt komme til noget andet Resultat end, at Skibstilsynet trygt kan overlades til de nævnte Klassifikations-Selskaber. Det gør man i England, som dog er noget af et Skibsfartsland, saa vi kan sikkert ogsaa trygt gøre det her.

KØBENHAVNS HAVN OG STATEN

At tage uden at yde, det bliver mere og mere Statens Holdning overfor alt og alle. Man saa denne Politik i bengalsk Belysning ved Havnebestyrelsens sidste Møde. Paa samme Møde vægrede Statens Repræsentanter sig ved at betale Afgift og Bolværkspenge for Statens Færger, i dette Tilfælde Malmøfærgerne, og krævede samtidig, at Københavns Havn skulde betale en betydelig Andel af Statens Omkostninger ved dens Isbryderdrift til Trods for, at Københavns Havn har sit eget fuldt tilstrækkelige Isbrydermateriel.

Hverken Københavns Havn eller Frihavn begunstiges paa nogen Maade af Statsmagten eller Kommunen. De har aldrig modtaget Tilskud af lignende Art som for Eksempel Provinshavnene har faaet baade af de respektive Kommuner og af Statskassen. Ikke destomindre forsøger man Gang paa Gang at paalægge Københavns Havn den uvedkommende Byrder. Den vil nu indhente et juridisk Responsum med Hensyn til Isbryderafgiften, og vi kan ikke tænke os andet end, at et saadant Responsum vil forme sig som en Protest imod Regeringens ubillige Krav.

Ligeledes forekommer det os ganske uholdbart, at Malmøfærgerne, som sejler i direkte Konkurrence med private Selskaber, skulde fritages for Afgifter og Bolværkspenge. Ligesom andre Skibe, der kommer ind i Havnen, drager Færgerne Nytte af Havnens Fyr og Vanddybde, og de bør selvfølgelig svare Besejlingsafgift.

EN FORNUFTIG REFORM

Som i sin Tid omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* har de samvirkende Købmandsforeninger i Foraaret i en Henvendelse til Toldvæsenet klaget over den gældende Ordning angaaende Spørgsmaalet om Skibes Proviantering med uførtoldet Spiritus og Tobak, en Sag, der har overordentlig Interesse for alle Skibshandlere i de danske Havne.

I den hidtil gældende Lovforordning var der forskellige Foranstaltninger, som de danske Skibsprovianteringshandlere med fuld Føje ankede over, som stærkt generende i deres Næring, og efter at Sagen i flere Maaneder har været til Behandling i Ministeriet, og efter Samraad med Organisationerne, er der nu opnaaet en Ordning, saaledes at Skibe over 500 Tons, der gaar i oversøisk Fart, maa proviantere for hele Rejsen og ikke, som tidligere, kun til den første Havn, der anløbes. Dette maa siges at være en fornuftig Reform, idet Skibene hidtil ofte var tvungne til at forsyne sig med de nævnte Varer i udenlandsk Havn, og man maa haabe, at der nu er fremskaffet en Løsning af dette Spørgsmaal, der kan virke tilfredsstillende for saavel Skib som Leverandør.

SMELTNING AF ISBJERGE

Smeltning af Isbjerge ved Hjælp af Thermit er blevet foretaget med Held ud for Kysten af New Foundland af de canadiske Myndigheder, efter hvad Professor *H. T. Barnes* ved McGill Universitetet i Montreal har meddelt de Forende Staters hydrografiske Departement. Thermit er en Blanding af Aluminium og Jern-Oksyd, der udvikler en Varme af 5,000 Grader Fahrenheit. Denne umaadelige Varme virker paa Isbjergene ligesom en overordentlig høj Varmegrad paa Glas og faar Isbjergene til at sprænge i mange Stykker. Kystbevogtningens Ispatrouille har forsøgt at ødelægge Isbjerge ved Hjælp af T.N.T. og Granater, men uden Held. Sprængstofferne lavede kun et forholdsvis lille Hul i Isbjergene, delvis paa Grund af den døvende Virkning, Is og Fugtighed har paa alle Eksplosivstoffer, og Ispatrouillen vil nu i næste Isbjerg-Sæson kunne gøre Forsøg med Thermit og saaledes bekæmpe en af de største Farer, der truer Skibsfarten. Isbjergene brydes ved deres egen Vægt

af fra de grønlandske Gletchere og flyder ned langs Kysten af Labrador. Naar de naar ned til New Foundland-Bankerne og det grundede Vand dér, bevirker deres store Dybtgaaende, at de drejer Øst paa lige ind paa den transatlantiske Skibsfarts Ruter. To Skibe af den amerikanske Ispatrouille er til Stadighed paa Rekognoscering efter Isbjerge mellem New Foundland-Bankerne og Skibsfarts-Ruterne, og Radiomelding om hvert eneste Isbjerg, der er observeret, sendes til alle Skibe og til det hydrografiske Departement.

I den Beretning, som Professor Barnes har sendt det hydrografiske Departement om den nye Metode at angribe Isbjerge paa, udtaler han, at skønt Thermit paa ingen Maade er noget Eksplosivstof, bevirker dog det, at man pludselig udsætter Isen for en Varmegrad af 5,000 Grader Fahrenheit, ikke alene, at der laves Revner i Isen, men tillige en Eksplosion af Isen grundet paa Dannelsen af Gasarter. Denne Eksplosion hjælper til at bryde Isbjergene i Stykker, og disse Revner har i alle Tilfælde bevirket, at Isbjergene er faldet fra hinanden. Der er benyttet Ladninger paa 60 til 500 Pund Thermit, der anbragtes fra 2 til 4 Fod inde i Isen, men Virkningen vilde have været langt større, hvis Ladningen var bleven anbragt dybere. Det voldte ingen Vanskeligheder at arbejde paa Isbjergene, og Hullerne blev hurtigt boret. Tre Isbjerge blev ødelagt i Nærheden af Twillingate, New Foundland, og Forsøgene vil blive fortsat næste Aar.

DEMURRAGE: KRÆV BEDRE FRAGTER

Den nuværende Fragtsituation har ændret den sædvanlige Trafik til og fra en Mængde Havne, saaledes at flere Skibe end ellers har faaet Overliggedage, og Erfaringen har vist, at de Rater, der er fastsat i Certepartierne til Dækning af Overliggedagene, ikke har været tilstrækkelige til at dække Skibenes Udgifter.

Som Følge heraf er et Udvalg af Redere traadt sammen for at overveje det formaalstjenlige i at vedtage en Skala af Demurrage Rater, meddeler The Baltic and White Sea Conference, og Forhandlingerne er resulteret i Vedtagelsen af følgende Skala:

Mellem 1,000—1,500	22.10.0
— 1,501—2,000	25. 0.0
— 2,001—2,500	27.10.0
— 2,501—3,000	30. 0.0
— 3,001—3,500	32.10.0
— 3,501—4,000	35. 0.0
— 4,001—5,000	40. 0.0
— 5,001—6,000	45. 0.0

Det vedtoges at lade denne Skala træde i Kraft fra den 3. September.

FORHØJELSE AF FRANSKE HAVNEAFGIFTER

De Afgifter, som Skibene betaler i franske Havne, Der dels Statsafgifter, dels kommunale Afgifter. Medens de lokale Afgifter er meget forskellige i de forskellige Havne, er Statsafgifterne ens for alle franske Havne. De beregnes efter Forholdet mellem Vægten af de lossede eller ladede Varer og Skibets Nettotonnage. I Overensstemmelse med en i August vedtagen Lov, hvorefter alle Afgifter kan forhøjes indtil det seksdobbelte af det normale Beløb, bestemmer et nylig udstedt Dekret, at Statsafgifterne i alle franske Havne forhøjes til det tredobbelte. Skibe, der gaar i Kystfart, betaler ligesom hidtil det halve. Afgifterne for Passagerer og for Kvægtransporter er Genstand for lignende Forhøjelser.

S K I B S F A R T E N O G S A M F U N D E T

AF DIREKTØR I DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING, CAND. JUR. E. MÆGAARD

(Fortsat fra forrige Nr.)

Nu maa man ikke tro, at hvad der her er sagt skal danne Optakten til et Krav om Statsstøtte til Skibsfarten, endsiges om Reduktion af den Støtte, andre Erhverv modtager. Den danske Skibsfart har altid sat en Ære i at kunne klare sig selv, og vil forhaabentlig ogsaa i Fremtiden kunne sejle under dette Mærke; men uden en vis Forstaaelse og Sympati fra Statens og Samfundets Side gaar det dog ikke. Som alle andre Erhverv her i Landet, er Skibsfarten haardt tyngt af de nuværende høje Skatter og Afgifter, og en Nedsættelse af disse maa anses for i høj Grad paakrævet; navnlig vilde en yderligere Nedsættelse af Porto-, Telegram- og Telefontakster være af Betydning. Men dernæst er der Forhold, som er specielle for Skibsfarten.

I en Tale, som Præsidenten for Chamber of Shipping for nogen Tid siden holdt ved en Banket, afholdt af det amerikanske Handelskammer i London, udtalte han, at Rederne fortrædiges og hæmmes i deres Planer af Regeringskontorer hele Verden over. Det er dette, vi maa væk fra. Staten bør kunne forstaa, at det ikke gaar an at lægge Byrde paa Byrde paa Skibsfarten, thi saa segner den tilsidst under Vægten. Jeg tænker her bl. a. paa saadanne Foranstaltninger som Indførelse af Bemandingsskala, Begrænsning af Arbejdstiden til Søs, etc.; men ogsaa ved Indførelse af saadanne Regler, som tjener den almindelige Sikkerheds Interesser — saasom Skibstilsynsregler, Regler om Sundhedseftersyn, Regler om Tilsyn med Emigranter etc., bør Staten nøje overveje, om ikke det vil være rimeligt at lade hele Samfundet, i hvis Interesse dog Reglerne gives, betale de dermed forbundne Udgifter i Stedet for helt eller delvis at paaligne Erhvervet dem.

Jeg kan ogsaa i denne Forbindelse nævne Reglerne om Tolddiæter. Naar Staten ønsker Tolddiæt med Skibe, er det ikke mere end rimeligt, at den selv afholder de dermed forbundne Udgifter i Stedet for at paaligne Skibet ret betydelige Diæter til det opsynshavende Personale. Jeg finder det ogsaa ganske overordentlig beklageligt, at Staten er gaaet med til at stadfæste de nugældende høje Havnetakster for en 5-aarig Periode, paa et for hele Landet saa kritisk Tidspunkt, hvor alle er enige om, at Prisedsættelse over hele Linien er Løsenet; og ikke nok med det, men naar en Havn som Aarhus, uden Pression fra nogen Side søger Tilladelse til at nedsætte sine Havneafgifter, gaar det Ministerium, som i denne Sag skal varetage Erhvervens Interesser — altsaa paase, at de ikke udbyttes — hen og afslaar Andragendet, men Ministeriet er ganske vist ogsaa Ministerium for Statsbanerne.

De danske Sejlskibe har i mange Aar ført en haard Kamp for Eksistensen, og Sejlskibsflaaden er i de sidste 10 Aar gaaet ned fra ca. 134,000 B.R.T. til 64,000 B.R.T., bl. a. paa Grund af den i det foregaaende omtalte Havnepolitik, men trods gentagne Henvendelser fra Erhvervet, er det ikke lykkedes det at finde Forstaaelse for, at der er visse Byrder, — her er navnlig tænkt paa Ulykkesforsikringen af Besætningerne — som det ikke kan bære, og som det vilde være rimeligt, om Staten paatog sig, saa sandt som Landet ikke har Raad til at miste det Uddannelsesgrundlag, som vor stolte og vellede Sejlskibsflaade danner for vor Sømandsstand.

En af Versaillesfredens »Velsignelser« er det internationale Arbejdsbureau i Genève. Dette Bureau ledes med stor Dygtighed, men efter udpræget socialistiske Principer, af den kendte fhv. franske Arbejdsminister Albert Thomas, og belemrer Verden med en stadig

rindende Strøm af Forslag til internationale Konventioner om Foranstaltninger, som, hvis de blev gennemført, vilde koste Landene i Almindelighed og Skibsfarten i Særdeleshed store Summer til ingen Verdens Nytte og til liden Glæde for andre end Hr. Thomas og hans uhyre Stab af Medarbejdere. I Stedet for at forære Vaser af kgl. københavnsk Porcelæn til dette Bureau, skulde Staten hellere i Samarbejde med Regeringerne i andre Lande betyde Hr. Thomas, at han kan spare sig sine Dynger af Tryksager, og at Tiderne for Skibsfarten ikke er saadanne, at der er Raad til at paalægge den flere Byrder, end dem, den allerede har svært nok ved at bære.

Det er imidlertid ikke alene fra Statens Side, at Skibsfarten mener at have Krav paa større Forstaaelse. Ogsaa hos Samfundets enkelte Medlemmer skorter det ofte herpaa. Det er saaledes yderst beklageligt, at tilfældige Børsspekulanter, hvis Interesse for Skibsfarten indskrænker sig til at afvinde den den størst mulige øjeblikkelige Fordel, uden Hensyn til, hvorledes Fremtiden vil blive, trods Redernes energiske Modstand, i mange Tilfælde har haft Held til at berøve Selskaberne den Driftskapital, som i de gode Aar var sat til Side som Reserver, til Imødegaaelse af de daarlige Tider, som uundgaaeligt altid kommer ved periodiske Mellemrum. Endnu værre er det selvfølgelig, naar ansvarløse Spekulanter — som nylig sket med D. S. Orion — søger at likvidere en Virksomhed, som maa anses for fuldt ud levedygtig, og som giver Brødet til en Mængde Mennesker.

Øg sidst, men ikke mindst, kunde det ønskes, om de Personer, som fagligt er tilknyttet Skibsfarten, vilde forstaa, at det er i deres egen Interesse ikke at stille for store Krav til dens Ydeevne. Det skal villigt erkendes, at den danske Sømandsstand fra Kaptajn til Matros, fra Maskinmester til Fyrbøder, i det store og hele staar over Gennemsnittet af hele Verdens Sømandsstand; men ogsaa Guld kan jo som bekendt købes for dyrt, og Hyreudgiften i de danske Skibe ligger for langt over, hvad der betales i andre Lande.

Det vidner ogsaa om beklagelig ringe Forstaaelse hos de danske Søfolk, naar de — i skøn Forening med Havnearbejderne ved at alliere sig med engelske Havne- og Jernbanearbejdere, søger at standse den for Landet i sin Helhed saa betydningsfulde Landbrugseksport; og hvad skal man kalde det, at Sømandene nu — ligeledes i Forening med Havnearbejdere i Ind- og Udland etablerer Strejke overfor Sejlskibsrederne, boykotter de danske Sejlskibe og derved efter bedste Evne bidrager til at ødelægge den danske Sejlskibsflaade, der, som tidligere nævnt, er saa nødvendig for Uddannelsen af vore Navigatører, en Uddannelse, som er Grunden til vor Navigatørstands høje Stæde, og som er en meget væsentlig Betingelse for, at dansk Skibsfart skal kunne konkurrere med Udlandet.

Det maa ikke glemmes, 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 gunstige, fordi det som danner Hovedbasis herfor, nemlig et passende Forhold mellem Landets Import og Eksport, ikke er til Stede i Danmark, hvis Import maalt i Vægt er 6 Gange større end Eksporten.

Naar dansk Skibsfart derfor skal kunne hævde sig under saa vanskelige Forhold som de nu herskende, hvor Skibsfarten sikkert er det eneste Erhverv, som sælger sine Varer til samme Pris som før Krigen, skønt Erhvervets Driftsudgifter siden da er steget

ganske overordentlig stærk — eksempelvis kan anføres, at en Baad paa 8,720 Tons, som i 1914 til Lønninger, Kostpenge og Assurance brugte Kr. 320.90 om Dagen, nu i 1926 ikke kan klare det med mindre end Kr. 565.35 — da kan det kun ske for det første ved, at de, som direkte er beskæftiget ved Erhvervet, udviser den fornødne Dygtighed, Initiativ og Flid; men næsten lige saa nødvendigt er det, at alle Kræfter i Samfundet forener sig om ikke at stille saadanne Krav til Erhvervet, som paa nogen Maade kan forringe dets Konkurrencedygtighed ude i den store Verden, hvor dansk Skibsfart er tvunget til at søge sit Hovedmarked.

Den danske Handelsflaade bestod ved Udgangen af 1925 af 1,994 Skibe, 1,101,874 B.R.T., hvilket svarer til ca. 335 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere. Til Sammenligning tjener, at Norge, som i Forhold til sin Størrelse, er det Land, der har den største Skibsfart, har ca. 965 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere; derefter kommer England med ca. 400, Holland med ca. 370 og saa Danmark som Nr. 4. Nr. 5 er Sverige med ca. 230 B.R.T. pr. 1,000 Indbyggere.

Direkte beskæftiger Skibsfarten som Redere, Søfolk og paa Rederi-Kontorerne ca. 10,000 Mennesker, ved Lods- og Havnevæsen etc. ca. 1,000 Mennesker og ved Havnearbejde ca. 5,000 Mennesker, men da disse Tal kun omfatter Forsørgere, kan det Antal Mennesker, som direkte lever af Skibsfart, ansættes til ca. 50,000.

Der findes her i Landet ialt 115 Dampskibsselskaber og 99 Sejlskibsselskaber med en samlet Aktiekapital af henholdsvis 212 Mill. Kr. og 21 Mill. Kr.

En foretagen Gennemgang af Regnskaberne fra 17 af de største Rederier, hvis samlede Aktiekapital andrager ca. 100 Mill. Kr., og hvis samlede Tonnage er paa ca. 500,000 B.R.T. viser, at der i Aarene 1923-25 inkl. er betalt i Aktieudbytte henholdsvis 8.0 Mill. Kr., 5.9 Mill. Kr. og 2.6 Mill. Kr. Samtidig er der i Hyre til Skibenes Besætninger i disse Rederier udbetalt henholdsvis 16.4 Mill. Kr., 19.3 Mill. Kr. og 21.3 Mill. Kr. Nærmere Kommentarer til disse meget oplysende Tal turde være overflødige.

I udenrigsk Fart opsejler de danske Skibe som førnævnt ca. 250 Mill. Kr. aarlig, og den transporterede Godsmængde kan ansættes til ca. 11 Mill. Tons, hvoraf ca. 4 Mill. Tons falder paa Transport mellem danske og fremmede Havne, Resten transporteres udelukkende mellem udenlandske Havne. I indenrigsk Fart transporterer danske Skibe aarligt ca. 2 Mill. Tons Varer.

»Hvor er I henne, I store og smaa, I Havets stolte Svaner« synger Matrosen i Chr. Winthers bekendte Digt. Lad os haabe, at Danmarks stolte Svaner, som ved sine Farter paa de fremmede Havne spreder Kendskab til og Respekt for, hvad der er dansk og ligesom gør Landet større, lad os haabe, at de aldrig maa forsvinde, men maa trives og formere sig til Gavn og Glæde for vort Land; og skulde det, jeg her har sagt, kunne yde et beskedent Bidrag til Tilvebringelse af den for Skibsfartens Trivsel fornødne Forstaaelse hos Stat og Samfund, har det ikke været sagt helt forgæves.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 7. September 1926.

Endnu er der ingen Lysning at spore i Kulkonflikten i England. Al Snak om, at det snart skal være forbi, opløses i Ord og gyldne Løfter; ingen vil være den første til at give Køb, men hver Part venter paa, at den anden skal komme frem med »det« Forslag, som skal kunne løse den gordiske Knude. Imidlertid gaar Skibsfart og Handel sin Gang, d.v.s. Skibsfarten hindres paa alle mulige Maader, og det stadig tilbehøvede og alt omspændende Spørgsmaal er

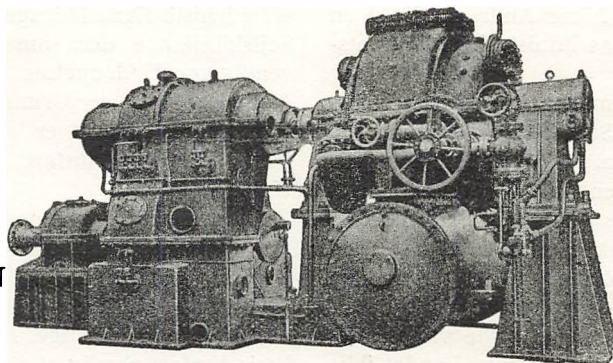
Bunkerforsyningerne. Selv om Rederne vil betale den gængse Pris, er det ikke sikkert, at Bunkers kan leveres, og tildels lange Ophold maa der regnes med paa de fleste Pladser, foruden at Kullene ikke altid er saa gode i Brug, som Leverandørerne gerne vil gøre dem til.

I de vigtigste kontinentale Udskibningshavne er Ekspeditionerne vanskeligere end nogensinde før. Jernbanerne kan ikke magte den kolossale Trafik, og der er ogsaa Grænser for, hvad Flodtrafikken kan

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

MED TANDEJULS-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

overkomme, saa det er ikke mere end rimeligt, at der kommer et Tidspunkt, hvor Tilførslerne stoppes, og godt vilde det være, hvis Afskiberne ikke paatog sig mere, end de kan overkomme indenfor et vist Tidspunkt. Naar det kommer til Stykket, er det ikke »fair play«, og i 99 af 100 Tilfælde er det Skibet, som er den tabende Part. Saaledes som Bunkerforholdene i Øjeblikket ligger, maa Fragterne nødvendigvis stige, og selv i heldigste Tilfælde skal der meget til, for at faa et rimeligt og nødvendigt Overskud. I den senere Tid er Trælastmarkedet kommet en Del op, ikke mindst fra Hvidehavet, men ikke mere end der med Rimelighed var ventet under mere normale Forhold, og knapt nok det.

Kulbefragtingen fra Amerika har igen taget et voldsomt Opsving, og igaar blev der betalt 20/- til U.K. for 4,500 Tonner, 23/9 Annullering. Montreal er som Følge af det faste Kulmarked bedre, og La Plata har igen »Vind i Sejlene«, saa længe det varer. I de andre mere vigtige Markeder mærkes en betydelig livligere Efterspørgsel — fra Sortehavet og Donau med forbedrede Rater, og selv det vestlige Middelhav har Tendens til at ville rette sig.

TRÆLASTMARKEDET

Fra Østersøen gøres mange Befragtinger til mere eller mindre gode Rater, og der er nok at vælge imellem. Sverrig og Finland har knapt eksporteret $\frac{2}{3}$ af det Kvantum, som er solgt, og for at komme op paa det foregaaende Aars Tal skal begge Lande tilsammen helst sælge 4/6,00,000 Stds. yderligere. Leningrad og Østersøprovinserne har betydelige Kvanta, der ogsaa maa regnes med. Det maa blive livligt i Østersøen Resten af Aaret, og Raterne bør og skal op. Inden ret længe træder Dækslastrestriktionerne for Trælast til U.K. i Kraft, og der er heller ikke saa længe til, at Forholdene i de nordlige Havne sinker og fordyrer Ekspeditionerne; samtidig opholdes en Mængde Baade, som allerede er sluttet for Træ, i Kulhavnene.

Pulpwood Syd Finland-Calais/Rouen noteres i 39/6 — 40/6; til Holland Hfl. 22½/24.00; Danzig-Calais 38/39/-; 1/2 Middelfinland-Garston 58/- for Props; Skellefteå-West Hartlepool 53/- 54/- for Props; Trångsund-Antwerpen 43/- dbb. 1,100 Stds. Raten for Pulpwood og Props til de kontinentale Havne er forholdsvis lav,

men til Gengæld er Ekspeditionerne gode, og Udgifterne rimelige.

780 Stds. Björkö & Lovisa-Leith er gjort til 45/-; 690 Stds. Kotka-Grangemouth 45/-; 550 Stds. Yxpila-Leith 45/6d.; 600 Stds. Borgå-Caen/Deauville 45/-; 700 Stds. Luleå-Preston 56/- gross; 525 Stds. Umeå-Cardiff 58/6d.; 625 Stds. Kotka-Cardiff 53/6d.; 825 Stds. Umeå-London 47/6d.; 750 Stds. Nyhamn-London 45/3d.; 700 Stds. Råfsö-London 45/-; 1,600 Stds. Wiborg-Alexandria 57/3d.

HVIDEVAVET

Onega-London har betalt 21/6 for 1,100 Std. Baad, og Markedet er afgjort fast.

CANADA

Fra Halifax til W.B.E.I. noteres indtil 80/- for 800/1,000 Std. Baad, September.

KUL, KOKS ETC.

Det bliver vanskeligere Dag for Dag. Bunkers kan snart ikke vejes op med Guld. I Norge forlanges op til 60 Kroner, og der skal noget til at bære de store Kulregninger.

Nogen bestemt Rate fra de forskellige Kulhavne kan vanskelig opgives i disse unormale Tider. Alt afhænger af Størrelse og Position, og en passende Baad kan godt faa en virkelig sejlbare Rate. Stettin-Østkyst England betaler ca. 9/- 10/- for 2/2,500 Tons Baade. Königsberg-Reykjavik 12/-; god Dansk 8/6d.—9/-; Koks Rotterdam-Kjøbenhavn 8/6d.—9/-; Kolding 9/3. Hamburg-London 6/6d. 7/- o.s.v.

The Baltic & White Sea Conference har foreslaet en Scala for demurrage i Kultraden, og ingen Reder burde gaa med paa en lavere Sats.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Kul- og Koksletter er fastere, uden at være overdrevent høje, men jo længere det trækker ud med Strejken i England, desto højere vil disse Rater nødvendigvis komme. De hjemgaaende Markeder forbedres lidt efter lidt. Frugt fra Spanien til U.K. noteres i ca. 25/- 26/- Basis 100,000 cbf. Damper, men 30/- var ikke for meget. Jordnødder fra Saloum, September, indikerer 27/6 B/H., 29/- Dunkirk U.K., 30/- London, og 1 à 2 shillings mere faas nok. Fra

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlere
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannola»
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia»
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohn»
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlere»
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm»
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blombergs»
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklund»
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Associations»
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund»
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklund»
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund»
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklund»
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring»
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Export»
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass»
Råfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlroos»
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqviste»
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqviste»
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek»
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys»
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Association»
Gamlakarleby & Yxpila	Stuvarebolaget	»Prompts»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.	»Speed»
Möllersvik	Stuvarebolaget	»Prompts»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.	»Speed»
Himango	Stuvarebolaget	»Prompts»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.	»Speed»
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatch»
do. do.	F. Thompson	»Thompson»
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompts»
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompts»
Kemi	S. R. Bygglin	»Byggline»
do. do.	Stuvarebolaget	»Prompts»
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco»

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

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

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
HAVNEVEJ 40
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon: 2256
Statstelefon 40
Telegr.-Adr.: »SØBORG«

HORSENS

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1865 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæg'orkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: *Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.*

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«
Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

KALLUNDBORG

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2
Telegram-Adresse:
»UTZON«

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG
TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster
Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41
Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KOLDING

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER SWORN SHIPBROKER

ESBJERG

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR
Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11
Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 413 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390
Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN
 Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmøllø" Amaliegade 36

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
 Telegram-Adr.: »Marquardt«
Marquardt & Tornøe
 Skibsmæglere
 Nykøbing F.

NØRRESUNDBY

A. N. PETERSEN
 A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB
 Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«
 LANDMANDSBANKENS ANNEX
 LAXEGADE 8
Betragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
 Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

N. C. BACH
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 NØRRE-SUNDBY
 Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
 INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler
 Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

ODENSE

C. HOPPE
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 ODENSE
 TELEFON: 988 · 1663 TELEGR.ADR.: »HOPPE«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
 ved
Halfdan Rasmussen
 edsv. Skibsmægler
 NAKSKOV
 Statstelefon Nr. 7
 Telefon Nr. 108 & 618
 Telegr.-Adr.: „Andrea“

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
 INDEHAVER J. CHR. J. BACH
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 RANDERS
 Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
 Telegram-Adresse: Broker

C. O. JESSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 NAKSKOV
 Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

CARL HASSAGER & C^o
 EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
 RANDERS
 Telefoner 91 & 92 Telegram-Adr. "Hassager"

NYBORG

THOMAS WANG
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 NYBORG
 Telegram-Adresse: »WANG«. Telefon: Nr. 57 (Dag og Nat).

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
 (C. HOLMS EFTERF.)
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 Vejle
 TELEFONER: 11 OG 1711 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

Telefon 2070-12610
 samt paa alle Postkontorer

Sortehavet er gjort ret mange Befragtninger; medens de store Baade har maattet nøjes med 13/6—13/9, har en 3,500 Tonne faaet 15/6d., Basis Kontinentet. Donau Kont. ses sluttet til 20/- for 4,000 Tonne, 18/6d. for 6,000 Tonne; med de Erfaringer, som der i Aarenes Løb er høstet i Donau, er disse Rater ikke en penny for høje.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulbefragtningerne til U.K. behersker disse Markeder; med 20/- til U.K. for prompt Lastning kan hverken Montreal eller Gulfen konkurrere, og selvom der betales ganske pæne Rater fra Montreal, skal der mere til for at komme op paa Siden af Kullene. Enkelte Redere har allerede nu accepteret ned til 14/- for Oktober Lastning, og dette skal jo ikke hjælpe til at stive Markedet af.

Montreal - Antwerpen / Rotterdam, Septbr. / Oktober sluttet à 17 Cents, Hamburg 18 Cents, og Byg til Bremen 19 à 19½ Cents. Til Sverrig indikeres 25 Cents, Basis 1 Losseplads. Cuba noterer kun 21/- 22/- U.K., og har sluttet til Japan à 30/-, Montreal 21 Cents. Gulfen-Bremen &/eller Hamburg er værd ca. \$4.20 paa

clean net Charter, Gulfen-Danmark \$7.00/7.25, Basis 3,000 Tonnere til 3 Lossehavne. Pacific-U.K. er stadig omkring 31/3.

SYDAMERIKA

For Kul fra Rotterdam til lower ports kan muligvis nu faas 15/- 15/6 for 7/8,000 Tonne, 16/- 4/5,000 Tonne. Det hjemgaaende Marked er mærkværdig ustabilit; medens der den 2. September blev sluttet prompt Baad fra Buenos Aires til U.K. til 20/6 kom Raten næste Dag i 23/3. Mindre Baade har faaet 25/- fra San Lorenzo, og til Skandinavien 24/6 for 6,000 Tons, Basis 1 Lossehavn.

ØSTEN

Vestaustralien er stadig omkring de 40/- 40/6 og Sydaustralien 42/- 43/-, Januar/Februar. Vladivostok-U.K. Cont. 26/3, med 1/3 ekstra for option Skandinavien. Syd Afrika tager en Del Kultonnage til Indien etc. til uforandrede Rater.

TIME CHARTER

I Vestindisk *Fart* har en 2,400 Tonne faaet saa meget som \$2.20 for 2/3 Maaneder, og saalænge Kul-eksporten varer ved, vil Markedet holdes oppe.

HVIDT AGTERLYS I STØRRE FISKERFARTØJER

Erhvervsministeriet har udsendt følgende Bekendtgørelse angaaende Betimeligheden af at føre fast hvidt Agterlys i større Fiskerfartøjer under Gang om Natten paa Fiskepladser:

Paa Fiskepladser (særlig under Island), hvor mange Fiskerfartøjer af forskellig Type er under Gang om Natten, har det vist sig ønskeligt, at disse — som tilladt i de internationale Søvejsreglers Artikel 10, 2. Stykke — fører fast hvidt Agterlys.

Naar saadant Lys føres, vil det være muligt for et indhentende *Fartøj* i Tide at styre en saadan Kurs eller træffe saadanne Forholdsregler, at *Fartøjerne* og deres Redskaber lettere kan holdes klar af hinanden.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart opfordrer derfor større Fiskerfartøjer til — under de nævnte Forhold — at føre fast Agterlanterne, hvor en saadan

kan anbringes uden uforholdsmæssige Ulemper — f. Eks. hidrørende fra Skødstaljer eller lignende.

Bestemmelsen i de internationale Søvejsreglers Artikel 10 angaaende et saadant fast Agterlys er følgende:

»Det hvide Lys, der ifølge denne Artikel fordres vist, kan føres i en *fast* anbragt Lanterne, men i saa Tilfælde skal denne være saaledes indrettet og skærmet, at den kaster et ubrudt Lys over en Bue af Horisonten paa 12 Kompasreger, nemlig 6 Streger paa hver Side af Skibet fra ret agter og saaledes, at det er synligt i en Afstand af mindst 1 Sømil. Dette Lys skal derhos føres saa nær muligt i samme Højde som Sidelysene.«

Opmærksomheden henledes paa, at Anvendelsen af fast Agterlys ikke udelukker, at der, naar særlige Forhold maatte gøre det ønskeligt, samtidig vises Blus (jfr. de internationale Søvejsreglers Artikel 12).

VERDENSHANDELENS JURIDISKE PROBLEMER

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den Købmand, som nu om Stunder betror sine Varer til Havet, har ikke mere sin farligste Fjende i Storm og Strøm. Den rivende Teknik har formaaet at lægge Naturmagterne i Lænke, og brydes den engang imellem, er Ulykken ikke nær saa følelig som tidligere, fordi Forsikringselskaberne gennem deres Ydelser dækker de største Tab. Den Usikkerhed, som Udenrigshandelen nu kæmper med, ligger paa andre og helt forskellige Felter. Det er Vekselskursernes Svingninger og de mange handelspolitiske Processer, som nu danner de Skær, der er skæbnesvangert farlige for den moderne Købmand.

Allerede før den store Krig tændte Verden i Brand, havde man gjort Forsøg paa at overvinde disse Vanskeligheder. Der var udarbejdet et stort Forslag til Ordning af den internationale Vekselsret og det saa ud til, at de hæderlige Anstrengelser der var gjort, skulde krones med Held. Saa kom Krigen og afbrød det hele. Den Usikkerhed, som har vakt saa megen Uro i det internationale Handelsliv i de sidste Aar, har imidlertid givet disse Bestræbelser nyt Liv, og det Arbejde der nu for Tiden gøres af »International Law Association« fortjener baade Anerkendelse og Opmærksomhed. Der er uhyre Vanskeligheder at overvinde, fordi Maalet man har sat sig er saa stort. Det gælder jo i Virkeligheden intet mindre end at skabe en ensartet og international Handelsret. En gennem Aarhundreder knæsat Tradition har i de fleste Stater skabt en Retsopfattelse, af en special national Karak-

ter. Hvad det nu gælder om er at udjævne de store Modsætninger, men man støder der paa Hindringer, der kan være næsten uovervindelige.

*

Til trods herfor har den ovennævnte internationale Sammenslutning opnaaet flere gode Resultater saavel i praktisk som i teknisk Henseende, og man havde paa Forhaand Lov til at vente sig en Del af den Kongres, som for kort Tid siden blev afholdt i Wien. Programmet var meget omfattende, og man naaede at faa truffet flere Aftaler, som inden længe vil faa praktisk Betydning. Det er saaledes ikke usandsynligt, at de saakaldte »Vienna Contract Rules 1926« i Løbet af kort Tid vil komme til at beskæftige Lovgivningen i de forskellige Lande, bl. a. af den Grund, at man vedtog at gøre et Forsøg paa at faa en international Diplomatkonference i Stand, saa de endnu uofficielle Regler kunde faa Karakteren af en officiel international Overenskomst.

De forberedende Regler skal først og fremmest pointere, hvilket Lands Lovgivning der skal være den afgørende, naar der opstaar eventuelle Meningsforskelligheder. Det er af overordentlig Betydning, særlig ved Kontrakter om Vareudbytte, naar Køber og Sælger er bosatte i forskellige Lande. Paa Wienerkongressen godkendte man det Princip, at det i Almindelighed er Loven i Sælgerens Land der skal være den bestemmende og i Tilfælde af Tvistigheder er det den, der skal dømmes efter. Dog gjorde man natur-

ligvis visse Undtagelser fra denne Regel. Hvis Kontrakten f. Eks. er sluttet af Sælgeren eller hans Agent ved Besøg i Køberens Land vil det, naar noget andet ikke udtrykkelig er bestemt, altid være Køberens Lov der er den gældende. Er der Tale om Salg paa Fonds- eller andre Børser eller paa Auktioner, gælder Loven fra den Stat, hvori Kontrakten indgaas. Drejer det sig om Salg af Skibe, retter man sig efter Reglerne fra den Nation, i hvilken Skibet er registreret, og disse Bestemmelser tillæmpes ikke ved Spørgsmaalet om en Transportkontrakt.

Om alle disse Undtagelser var der saa nogenlunde Enighed. Mere skeptisk var man, da man kom ind paa en Drøftelse af den Overenskomst som Juristkongressen vedtog angaaende Betalingskursen ved internationale Leverancekontrakter. Her var det særlig Englænderne der stillede sig tvivlende og kom frem med mange Betæneligheder. Meningen med disse Regler er, at man vil forsøge at gøre Forretningsverdenen uafhængig af Vekselkursernes Nykker. Hvis en Købmand f. Eks. leverer Varer til en Værdi af 20,000 Kroner, skal han ogsaa være sikker paa at modtage dette Beløb, og han skal skaanes for den Risiko han altid nu løber ved den stadige Forandring i Pengesorternes Værdi.

De Regler man drøftede og til Slut vedtog bestemmer, at Betalingen altid skal ske i den Valuta, som er fastsat i Kontrakten, selv om den finder Sted i et andet Land end det hvori den nævnte Valuta er lovligt Betalingsmiddel. Kan dette Princip af en eller anden Grund ikke gennemføres paa en fuldstændig retsgyldig Maade, skal der betales med den Møntsort, som er gældende i den Stat hvori Betalingen foregaar, saa at Omregningen kan ske efter den Kurs, som gælder paa den Dag, da Betalingen virkelig finder Sted. Forsømmer Skyldneren sine Forpligtelser paa Forfaldsdagen, og bliver Valutakursen slettere til Skade

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.hv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

for Laangiveren, maa den der skal erlægge Ydelsen foruden Rentetabet ogsaa godtgøre Kurstabet. Dette sidste beregnes paa den Maade, at Beløbet paa Forfaldsdagen omregnes til en eller anden Guldvaluta. Denne Bestemmelse kan tillige være en Fordel for Skyldneren, hvis han takket være Laangiverens Forsømmelse, ikke kan komme til at erlægge sin Betaling paa den vedtagne Dag. Da skal han nyde de samme Begunstigelser, som i det ovennævnte Tilfælde tilstaas hans Modpart.

*

Denne Overenskomst vil ikke blive forelagt den kommende internationale Diplomatkongres, fordi man gaar ud fra som givet, at Forretningsverdenen vil formaa at føre den ud i Praksis paa egen Haand. Den har det i sin Magt at »knæsette Wienerreglerne af 1926« og hvis de ikke viser sig at opfylde de Forventninger man stiller til dem, vil de forskellige Handelsorganisationer, der havde Repræsentanter paa Wienerkongressen, kunde omstøde alle Beslutningerne. Det var i Særdeleshed Englænderne der var ivrige for at fremhæve dette, og først da det var slaaet fast, at »Grundlaget ikke skulde være aldeles uforanderligt nu og i Fremtiden« gik de med til at stemme for Overenskomsten.

*

Paa Kongressen søgte man ogsaa at faa fastsat nogle fælles Regler angaaende cif-Kontrakterne, men Forarbejderne havde ikke været saa omfattende, at man kunde naa frem til et Resultat. Det samme var Tilfældet, da man kom ind paa en rent juridisk Diskussion om Beskyttelse af Ejendomsretten. Fra engelske og tyske Juristers Side hævdede der sig Røster for at faa gennemført en ensartet Lovgivning der beskyttede privat Ejendom overfor Statens Angreb og i samme Forbindelse talte man for at gøre Territorialgrænserne i Vandet mere ensartede. Diskussionen herom var lang og indgaaende, men man kom ikke endnu til noget endeligt Resultat.

Det Arbejde, som »International Law Association« har gjort er meget stort, og til trods for, at man endnu staar ved Begyndelsen, er de faktiske Goder der er opnaaet saa store, at det lover godt for Fremtiden. De saakaldte New York-Antwerpen-Regler, som blev vedtaget paa den internationale Juristkonference i Stockholm i 1924 har f. Eks. vist sig at være afgjorte Fremskridt. De er blevet velvilligt modtaget i de allerfleste Lande — og selv De forenede Stater har nu godkendt dem med ganske faa Ændringer.

Johannes Lehmann.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. September 1926.

London	18,27	Madrid	57,35
New York	377,00	Amsterdam	151,30
Berlin	89,70	Stockholm	100,75
Paris	11,35	Oslo	82,65
Antwerpen	10,65	Helsingfors	9,50
Zürich	72,90	Prag	11,18
Rom	14,10	Wien	53,30

POSITIONSLISTE PR. 6. SEPTEMBER 1926

»MEDDELT AFDANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, afg. Ivigut 3.9.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Olsen, ank. Danzig 30.8.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Kbh. 28.8.
s.s. Aladdin, Nielsen, afg. Danzig 7.9. til Antwerpen.
s.s. Alderney, Nielsen, afg. Narvik 1.9. til Antwerpen.
s.s. Alfa, ank. Rouen 6.9.
s.s. Algarve, Sundvig, i Dok. i Fr.havn siden 28.8.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Monte Christi 2.9.

s.s. Anna, pass. Dover 7.9.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, pass. Startpoint 28.8. paa Rejse til Christobal.
s.s. Anneberg, Korff, ank. Hook of Holland 1.9.
s.s. Arabien, Harder, ank. Limerick 27.8.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Bahia Blanca 3.9. til Santos.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Rotterdam 19.8. til Buenos Aires.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Galveston 26.8. til Esbjerg.
m.s. Asia, Skjoldam, afg. Singapore 5.9. til Honkong.
s.s. Askø, Vinding, ank. Birkenhead 2.9.
m.s. Astoria, Beldring, afg. Osaka 28.8. til Pacific Kyst.
s.s. Astrid, Bjarke, ank. London 30.8.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

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

Telegr.-Adr.:

NEWPORT,
MON

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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Telegr.-Adr.: "Tonnage, Newport, Mon." · Telf. 3901

FRED JONES & CO. NEWPORT LTD.

SKIBS- OG ASSURANCE MÆGLERE
KUL EKSPORTØRER OG SPEDITØRER

NEWPORT, Mon. 86-87, Dock St.

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

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entreprenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE

DUNDEE & GLASGOW TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

BURNTISLAND

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. Cooke» · »Hutton» · »Stags»

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø, 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

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

MIDDLES-
BROUGH

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overdrag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførelse med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT,
MON

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.

s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Macassar 30.8. til Colombo.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Kanal 19.8. paa Rejse til Hamburg.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Kbh. 6.9.
 s.s. *Åxel*, Jensen, afg. Godhavn 23.8. til Jacobshavn.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Stettin 6.9.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Bjørkø 5.9.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Koivisto 5.9.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Antwerpen 5.9.
 s.s. *Bodil*, pass. Skagen 7.9.
 s.s. *Boga*, Rasmussen, ank. Danzig 29.8.
 s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Honolulu 25.8. p. R. t. Melbourne.
 s.s. *Bornholm*, Hansen ank. New York 2.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbh. 7.9. til Königsberg.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben-Hansen, ank. London 4.9.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 1.9.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Cardiff 4.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Holtenau 2.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Aalborg 6.9.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 29.8.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Ceuta 6.9. til Melilla.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Björkö 3.9. til Grangemouth.
 s.s. *Børglum*, Hansen, ank. Grangemouth 28.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Aarhus 3.9.
 s.s. *Carmen*, pass. Holtenau 4.9.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hull 30.8.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Walfish Bay 2.9.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Manchester 28.8.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, pass. Lizard 4.9. p. R. t. London.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Danzig 5.9.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Aarhus 3.9.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, afg. Danzig 4.9. til Rouen.
 s.s. *Danefelt*, Voss, pass. Kieler Kanal 6.9. paa Rejse t. Danzig.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Rotterdam 5.9.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Vladivostok 31.8.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Scilly Islands 1.9.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, afg. Brahestad 13.9. til Rouen.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Sundsvall 2.9.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Wiborg 3.9.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, ank. Malmö 2.9.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Leith 1.9.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 30.8.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Grangemouth 3.9.
 s.s. *Emanuel*, Svarre, pass. Kielerkanalen 3.9. paa Rejse til London.
 s.s. *Energi*, Jensen, pass. Kielerkanalen 3.9. paa Rejse til Danzig.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Poole 4.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Helsingfors 6.9. til Himango.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. London 29.8.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Poole 4.9.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Rouen 1.9.
 s.s. *Esiland*, Sørensen, ank. Danzig 26.8.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Kbh. 6.9.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. Cherbourg 30.8. til Halifax.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Gibraltar 4.9. p. R. t. London.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Calais 30.8.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Tvergaard, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 29.8.
 s.s. *Flora*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Boston 3.9.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Horsens 3.9.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Nuevitas 1.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Leningrad 1.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 5.9.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Harburg 5.9.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Hull 31.8.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Hejde, afg. Sharpness 3.9. til Antwerpen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Stettin 5.9.
 s.s. *Gerda*, ank. Danzig 5.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Montreal 30.8.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Holtenau 6.9.
 s.s. *Gunver*, pass. Ushant 6.9.

H

s.s. *Halldan*, Ørbech, ank. Calais 31.8.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Hull 4.9.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Danzig 7.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Tenerifa 13.8.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Leith 7.9.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Koivusaari 6.9. til Rotterdam.
 s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 2.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Monastir 6.9.
 s.s. *Helga*, afg. Söderhamn 6.9.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 2.9.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Stettin 3.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbh. 4.9. til Manchester.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 4.9.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. La Rochelle 26.8.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Panama Kanal 26.8. paa Rejse til Montreal.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Königsberg 30.8.
 s.s. *Inger*, pass. København 6.9.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. London 30.8.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Montreal 31.8. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, ank. Hook of Holland 4.9.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Lisbon 5.9.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Hook of Holland 3.9.
 s.s. *Jenny*, pass. Cuxhaven 6.9.
 s.s. *Johanne*, pass. Hammershus 6.9.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Leith 29.8.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Liverpool 3.9.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Philadelphia 30.8.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Singapore 4.9. til Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Danzig 3.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Vilajoki 4.9.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Kings Lynn 1.9.
 s.s. *Karla*, ank. Malaga 2.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Leningrad 27.8.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Galveston 11.8. til Kbh.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Yokohama 6.9. til Dalny.

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

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 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.

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

ANTWERPEN

**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPENAgent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**KONSIGNER DERES SKIBE TIL
SCHELLEN'S SHIPPING
& AGENCY CO. SOC. AN.**ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG
Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtere, Speditører,
Toldklarere. Spec: Baltic & White Sea BefragtningTelegram-Adresser:
Rotterdam: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg: SCHELLENSHIP

ROTTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«Direktør: J. BURGER
Telegram-Adr.: Sleepmaas ROTTERDAM Telefoner Nr.: 8128-8148
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
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

GHENT

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

HAMBURG

**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

MONTREAL

**JENS JØRGENSEN & CO
RIGA**

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

RIGA

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

ODENSE

**AKTIESELSKABET
NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL**Maskin- og Dæksrequisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

NR. SUNDBY

N. P. HANSEN & CO, ODENSEKontrol af Korn- og Foderstoffer.
Pakhusforretning.Internationale Transporter. Assurance Befragtning.
Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VARO«.
Vickers Stærtnersolie Nrox og Nrox D.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Aalborg 3.9. til Koivusaari.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Montreal 2.9.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Holtenau 2.9.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Kbh. 13.8.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Leningrad, 2.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Swinemünde 5.9.
 s.s. *Lillian*, ank. London 2.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 31.8. til Kbh.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Oslo 2.9.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Riga 6.9. til Reval.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Kbh.- 30.8.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Valencia 5.9. til Rotterdam.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Stettin 3.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hull 3.9.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Export.
 s.s. *Marie*, afg. Barcelona 6.9.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 2.9.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. London 3.9.
 m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Aarhus 2.9.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, pass. Brunsbüttel 6.9. p. R. t. Riga.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Tunis 4.9. til Marseille.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Kielerkanalen 5.9. paa Rejse til Harparanda.
 s.s. *Nancy*, ank. Danzig 30.8.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Sønderborg 4.9.
 s.s. *Nautik*, ank. London 6.9.
 s.s. *Neptun*, pass. Cuxhaven 31.8.
 s.s. *Nerma*, pass. Cuxhaven 2.9.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk 3.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Cuxhaven 5.9.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Almeria 4.9.
 s.s. *Normandiet*, Haure-Petersen, ank. Ridham Dock 1.9.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Antwerpen 4.9. til Liverpool.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Wasklot 2.9. til Sharpness.
 s.s. *Oluf Bager*, Tværgaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio Janeiro 2.9. til Skandinavien.
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Holtenau 5.9. paa Rejse til Cardiff.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 6.9.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Kiel 2.9. til Rotterdam.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Stavanger 5.9. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N.S.V. 14.8. til Pacific Kysten.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Bremen 5.9. til Gollen.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Vladivostok 4.9.
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. W. Hartlepool 30.8.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Hook of Holland 3.9.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Röma*, Nissen, ank. Garston 4.9.
 s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Ørnskøldsvik 5.9.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Danzig 26.8.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Walkom 3.9. til Zaandam.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 31.8. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Suez 3.9. til Colombo.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Tuliar 1.9. til Durban.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Shanghai 5.9. til Singapore.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Delagoa Bay 1.9. til Port Said.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Algier 29.8. til Falmouth f.O.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Durban 6.9.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbh. 5.9.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Kbh. 5.9.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Domsjø 3.9. til Calais.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Holtenau 5.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Grangemouth 2.9.
 s.s. *Skinfaae*, Ankensen, ank. Stettin 5.9.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbh. 3.9. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Themsen 2.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Holtenau 4.9.
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Kbh. 5.9.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Frederikshavn 5.9.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 1.9. til Jacksonville.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Calais 5.9.
 s.s. *Stella*, ank. Abo 3.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Brake 23.8.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbh. 6.9. til Rønne.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Rotterdam 1.9.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Kbh. 6.9. til Ny Karleby.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Hamburg 21.8.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Lizard 27.8.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Bremen 4.9.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 4.9. til Fr.havn.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Galveston 24.8.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 4.9. til Ghent.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, pass. Ushant 5.9.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 4.9.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Gardafui 4.9. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Tarragana 6.9. til Valencia.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Grimsby 3.9.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. La Rochelle 3.9. til Havre.
 s.s. *United States*, Valdborg, afg. Oslo 4.9. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Baltimore 1.9.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Antwerpen 6.9. til Raumo.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Leningrad 4.9.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Hull 3.9. til Stettin.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Hull 28.8.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Guysborough 1.9.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, affg. St. Juan 3.9. til Ponce.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, pass. Kbh. 7.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 27.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Newport News 24.8. til London.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Dok i Kbh. siden 3.9.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Rotterdam 2.9.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. Kbh. 6.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Skagen 6.9.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVERFT

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 T.

En » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER**

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jcofs«

PROVIAN'T LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 539

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORES

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederers 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



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLDBOV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE
GRUNDLAET 1848

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

K I E L - K A N A L

(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.

RENDSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE, BALTIC CODE.

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 8480 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:

»DAMOTIA«

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg fra James Howden & Co.

GLASGOW

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statatelef. 51 · Telegr.-Adr.: Privatbank

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
»Hamdresche«

Aalborg



Forsikrings-Aktieselskabet
»SKANDINAVIA«

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Krøner.



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER

samt

GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER



KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.

Telefon 9316 · Telgr. Adr. Reassurance

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431 · 4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt.
Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde:
26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 38

FREDAG 17 · SEPTEMBER 1926

33 · AARG

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

SKIBSFARTEN RENMALKES

I København er vi saa heldige at have en Havnebestyrelse i det store og hele bestaaende af Mænd, der tilfulde er fortrolige med Havneforhold og Søfartskrav. Dette er desværre ikke Tilfældet i flere af vore Provinshavne, navnlig da ikke i den allerstørste: Aarhus.

Dette er saa meget mere beklageligt, fordi Aarhus Havn paa et enkelt Punkt har vist sig mere forstaaende end de fleste andre Provinshavne. Medens de andre Havne krævede og virkelig fik Ministeriet for offentlige Arbejder til at gaa med til den ganske meningsløse 5-Aars-Forlængelse af de eksisterende urimelige høje Havneafgifter, foreslog Aarhus Havn, støttet af Aalborg Havn, en klækkelig Nedsættelse af disse Havneafgifter, men blev ved direkte Forbud fra Ministeriets Side forhindret i at gøre disse af Erhvervslivet krævede Nedsættelser til Virkelighed.

Men bortset herfra har Aarhus Havn en meget daarlig Rekord. Dette skyldes sikkert i første Række Havneudvalgets Sammensætning, som kun er et Udtryk for politiske Konstellationer. Det bestaar af følgende Herrer:

Jakob Jensen (Borgmester og født Formand i Udvalget; Murer) S.,

Bernt Jensen (Gasværksformand) S.,

Jens Perregaard (Tømrermester) S.,

P. Petersen (Konsul, fhv. Tømmerhandler) K. og

N. Barnow (Konsul, Tømmerhandler) K.

Det er nu engang saadan, at man hverken murer, tømrer eller gasfitter sig den specielle Sag- og Fagkundskab til, som kræves af et Havneudvalg, der samtidig skal varetage Havnens og dens Kunders, Skibsfartens, Interesser. Man søger forgæves i denne Liste efter en Repræsentant for Skibsfarten, og det er kun en daarlig Undskyldning for Aarhus, at den ikke er den eneste Havn, i hvis Bestyrelse Skibsfarten ikke er repræsenteret af en Fagmand. Gang paa Gang har Skibsfartens Mænd anket over dette Misforhold og henstillet, at i det mindste et Medlem af hver Bys Havneudvalg blev valgt paa en Fællesindstilling fra Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening.

Med den nævnte Sammensætning af Havneudvalget i Aarhus er det ikke saa underligt, at Skibsfartens Mænd føler sig i høj Grad brøstholdne over Udvalgets Virke, der i høj Grad er præget af Emsighed for at skaffe Havnen Indtægter og Fortjenester, selv paa Omraader, hvor ingen anden Havn søger at berige sig. Først og fremmest igennem Lodseri- og Slæbebaads-Væsenet. Lodserne i Aarhus er kommunalt ansatte Mænd med en Gage af en saadan Størrelse, at Havnen aarligt tjener paa Lodsafgiften omtrent ligesaa meget som samtlige 7 Havnelodser faar i Løn. Disse Lodser er Havnelodser. De maa kun lodse Skibene ind og ud af Havnen. Ønsker et Skib at benytte Lods for at sejle fra Aarhus til Aalborg, maa det *desuden* benytte *statsautoriseret* Lods. Vi siger ud-

trykkelig *desuden*. For det mærkelige er, at skønt der *ikke* er Lodstvang i Aarhus, og til Trods for, at Statslodsens i Følge sit Patent og Reglement er berettiget og forpligtet til at lodse Skibe, som ønsker hans Assistance, fra Aarhus til fraliggende Havne, saa er Skibe, i alt Fald de, der ønsker Slæbebaad-Assistance, nødsaget til *ogsaa* at have en Havnelods ombord. I modsat Fald nægtes der dem simpelthen Slæbebaad-Assistance. Allsaa de maa have Havnelods for at føre Skibet de faa Skibslængder fra dets Liggeplads til Havneudløbet.

Ja, men hvorfor nægtes der da Skibe Slæbebaad-Assistance, hvis de ikke frivilligt betaler de unødvendige Udgifter til nævnte Havnelods? Se det er Led i Aarhus-Havnens System for Renmalkning af Skibsfarten. Og dette blev muliggjort ved en yderst snedig Manøvre, hvorved Havnen skaffede sig Monopol paa al Bugsering i Havnen. Tidligere var der nemlig et med Havnens Slæbebaade konkurrerende Selskab. Men dette blev slaet ud paa en særdeles fiffig Maade. Ministeriet for Offentlige Arbejder nægtede ganske vist Havnen Monopol paa Havnebugsering. Men nævnte Ministerium er det ikke saa svært at løbe om Hjørner med, og det Aarhus Havneudvalg pudsede det ogsaa denne Gang. Havneudvalget udarbejdede en Bugserafgifts-Tarif, hvorefter det private Bugser-Selskab skulde betale til Havnen for Bugser-Tilladelse, og betale saa meget, at i enkelte Tilfælde fik Havnen højere Bugserafgift end det private Selskab ifølge Havnens Tarif maatte opkræve for Bugseringen af paagældende Skib. Det lyder utroligt, men sandt er det, at Ministeriet for Offentlige Arbejder virkelig gik med til at approbere denne Tarif. Og saaledes udelukkede al Konkurrence. Det private Selskab maatte overdrage Havnen sin Slæbebaad for hvad der blev budt, og Havnen blev eneberettiget Entreprenør paa dette Omraade. Saaledes skabtes allsaa den Basis, hvorved Havnen kunde gennemtrumfe overfor Skibsfarten den meningsløse Ekstraudgift til Havnelods. Og da nu alt dette var gaaet glat igennem, løb Havneudvalget endnu engang om Hjørnet med Ministeriet for Offentlige Arbejder. Det søgte og fik approberet af Ministeriet en Forhøjelse af Slæbebaads-Taksten for Skibe indtil ca. 2,100 Reg. Tons (altsaa særlig de danske Skibe). Der er jo selvfølgelig den Mulighed, at Havneudvalget ikke er løbet om Hjørnet med Ministeriet for Offentlige Arbejder, men at dette Ministerium — Statsbanernes Ministerium — intet principielt har imod, at Konkurrenten, den indenrigs Skibsfarts Kaar gøres saa trange som muligt. Et tredje Alternativ gives ikke.

Aarhus har ikke saa lidt mere paa sit Regnebrædt. Der er f. Eks. Opkrævningen af de ganske utilbørlige Litsenpenge, en gammel Overlevering fra Litsenbrødrenes Tid. Dette er ganske simpelt en Ekstraudgift for ikke udført Arbejde. Blev endda Trosseføring, som var Led i Litsenbrødrenes Arbejde, udført gratis som recompense for disse Litsenpenge, men dette er ikke Tilfældet. Med Undtagelse af Rutebaadene maa Ski-

UDFØRSLLEN AF POLSKE KUL OVER DANZIGS HAVN I AUGUST MAANED

Det danske Generalkonsulat i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn — ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg — i Løbet af August Maaned er udført ialt 334,363 Tons Kul, deraf til Danmark 47,987 Tons, mod 283,302 Tons i Juli d. A., deraf til Danmark 70,282 Tons.

Af nedenstaaende Opstilling over Fordelingen af Kullene til de forskellige Lande vil det bemærkes, at der til Sverige er udført 159,861 Tons eller ca. 50 pCt. af den samlede Mængde, medens Sverige i forrige Maaned aftog 105,029 Tons.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	159,861
Danmark	47,987
Italien	10,700
Frankrig	16,105
Letland	19,096
Finland	16,165
Norge	9,985
England	32,887
Rusland	18,307
Tyskland	3,270

Det vil af ovenstaaende Opstilling bemærkes, at England har aftaget 32,887 Tons (15,602 i Juli), og at Rusland for første Gang staaer som Aftager, nemlig med 18,307 Tons.

DIESELMOTOR KONTRA DAMPMASKINE

Det er en kendt Ting, at et Dampskibs Kulforbrug stiger efterhaanden som Skibet bliver ældre. Paa den anden Side er det blevet hævdet, at et Motorskibs Forbrug af Brændselsolie gaar gradvis ned til et bestemt Punkt, saaledes at Skibets Udgifter paa denne Konto er væsentlig lavere efter et Par Aars Forløb, end de var, da Skibet blev taget i Brug. Denne Paa-stand bekræftes ved nogle Oplysninger, som gives i det engelske Fagblad, *The Motor Ship*.

Iagttagelserne strækker sig over 3½ Aar, og er gjort om Bord i Motortankskibet »Julius Schindler«. Dette Skib, der er paa 4,000 Dødvægt Tons, med en Gennemsnitsfart af 9¼ Knob i rolig Sø, og udrustet med en 1,550 ind. H.K. Burmeister & Wains Motor, tilbagelagde i det nævnte Tidsrum 177,250 Sømil med en Gennemsnitsfart af 9.51 Knob, og det mødte ikke saa lidt daarligt Vejr paa Rejserne. Man kom til det

Resultat, at under de 3½ Aars Tjenestetid er Motorens Gang og Virkemaade blevet afgjort bedre.

Maaden, hvorpaa Brændselsforbruget aftog, er meget interessant og lærerig. Paa alle Rejser førtes der omhyggelig Kontrol, og Sammenligningen er foretaget paa Basis af det samlede Brændselsforbrug pr. Sømil med en Gennemsnitslast. Dette giver en nøjagtig Basis for Sammenligning under alle Forhold. Paa de første Rejser var Tallet 25.5 kg pr. Sømil, og der var en fortsat Tendens til aftagende Brændselsforbrug i de første 2 Aar.

I Slutningen af Perioden var Gennemsnittallet 22.1 kg pr. Sømil, en Reduktion af næsten 15 pCt., sammenlignet med Brændselsforbruget, da Skibet først sattes i Fart. Senere er Tallet forblevet næsten konstant.

F R A U G E T I L U G E (fortsat)

bene betale ekstra for Trosseløring. Disse Litspenge maa forsvinde hurtigst mulig, og vi henstiller til Ministeriet for Offentlige Arbejder at faa dette Forsvindingsnummer paa sit Program, hvis Havneudvalget ikke selv indser, at de skader Aarhus Havn og Aarhus By ved slige Utilbørigheder. I det hele taget har Aarhus og de Havne, der følger en lignende Politik, god Grund til at frygte, at Skibsfarten, ogsaa den internationale, vil diskriminere imod dem og anbringe dem i den Kategori af Havne, der kræver særlig Stipulation ved Fragtkalkulationer.

TRAFIKHINDRINGSMINISTERIET

Paa Langeland har Ministeriet for Offentlige Arbejder egentlig ikke nogen Statsbane-Kartofler at hygge. Ikke desto mindre optræder Ministeriet ogsaa der som Trafikhindringsministerium. Byraadet i Rudkøbing var, under Pres fra Landbefolkningens Side, kommet til det fornuftige Standpunkt, at nedsætte Havneafgiften for Sukkerroer og Affald fra 5 Øre pr. 100 kg Roer og 1 Øre for Affald til 1 Øre pr. 100 kg for begge Arter. Denne Beslutning indankede Byraadet for Ministeriet. Det ministerielle Svar er vidunderligt. Under Henvielse til de højere Takster i andre Havne, og saalunde foranlediget maa Ministeriet afslaa den af Rudkøbing Havn selv foreslaaede Reduktion af Havneafgifterne.

Gud hjælpe det Land, der regeres af Embedsmænd.

DEN NORDISKE RADIOKONFERENCE I STOCKHOLM AFSLUTTET

Den nordiske Konference om Radio til Søs, som har været afholdt i Stockholm, er nu sluttet. Der

var Enighed om en Udtalelse, der gaar ud paa, at der bør sammenkaldes en almindelig international Konference for Ordning af de herhen hørende Spørgsmaal, og at denne bør etableres snarest, saa den kan finde Sted før den internationale Radiotelegraf-Konference, som skal afholdes i Washington til Foraaret. Man udtaler Ønsket om, at de til Søfartssikkerheden hørende Spørgsmaal kan være endeligt afgjorte inden Washington-Konferencen, saa de kan komme til deres fulde Ret paa denne.

Paa Mødet i Stockholm er yderligere behandlet en Mængde Forhold vedrørende Sikkerheden til Søs, derunder talrige Spørgsmaal, som opstaar af de Bestemmelser om Radio til Søs, som blev truffet ved London-konventionen af 1914, der var foranlediget ved »Titanic«s Undergang, men som blev slaet i Stykker af Verdenskrigen og derfor aldrig er traadt i Kraft. Dette angaar f. Eks. Vagttjenesten til Søs.

Der var i Stockholm almindelig Enighed om det Standpunkt, som de nordiske Lande bør indtage ved den ønskede Revision.

Om dette Emne henviser vi til Oversættelsen andet Sted i Bladet af *The Journal of Commerce's* anerkendende Udtalelser om de skandinaviske Landes Førerstilling paa dette og beslægtede Omraader.

Antel G. P. Falk

K Ø B E N H A V N S K E H A V N E P R O B L E M E R

De af os for kort Tid siden bragte Artikler om Københavns Havneproblemer har givet Stødet til en livlig Diskussion i Dagspressen om disse Spørgsmaal, hvorunder der er fremkommet forskellige vægtige og interessante Indlæg. Blandt disse skal vi nævne en af Ingeniør, cand. polyt. Henrik Halberg i *Berlingske Tidende* offentliggjorte Artikel, hvori undersøges de forskellige Forslag, der foreligger for den fremtidige Udvikling af Københavns Havn, nemlig: Nordhavn, Østhavn og Sydhavn og disses forskellige Fortrin og Mangler.

Som man vil se kommer Ingeniør Halberg til samme Resultat som vi, at Udviklingen bør ske paa Basis af de eksisterende Anlæg og ikke gennem et saa kostbart Projekt som Opfyldningen af Sydhavnen og Anlæg af en helt ny Østhavn vilde være.

Med Hensyn til Færdslen over og gennem Havnen udtaler Ingeniør Halberg:

Naar man nøjes med at betragte Broforbindelserne, gør følgende Forhold sig gældende: Nordhavnen faar ingen Indflydelse. Østhavnen kan under Forudsætning af Sydhavnens Sløjfning ganske opheve Broproblemet, idet man ved Opfyldning eller faste Broer kan imødekomme alle Trafikkraft i den Henseende, selv om det vil blive kostbart. Sydhavnen (der tænkes kun paa Sjællandssiden) er derimod nøje forbundet med en i overskuelig Fremtid eksisterende Forbindelse mellem denne og den nuværende Havn, og det er jo paa dette Punkt, at Sydhavnens Dødsdom afsiges.

Spørgsmaalet bliver, om Knippelsbro og Langebro gjort bredere i Forbindelse med tilsvarende brede Gadenet paa begge Sider kan afhjælpe de eksisterende uheldige Forhold, og om flere bevægelige Broer kan afhjælpe de kommende Vanskeligheder (Udgiften hertil kan vel gaa lige op med Sløjfningen af det nu eksisterende i Sydhavnen). Da det vil være muligt i ret høj Grad at udskille Trafikken i de forskellige Dele (Trækkevogne, Hestevogne, Motorvogne, Cykler), naar man har en bred Bro til sin Raadighed, vil Problemet efter min Formening udmærket finde sin Løsning paa denne Maade.

Oplukningerne henlagt til bestemte Timer.

Naturligvis er det vanskeligt paa Forhaand at spaa, at Trafikken vil blive tilfredsstillende, men Sandsynligheden taler derfor, idet man yderligere kan kræve Oplukningerne (paa nærværende Tidspunkt drejer det sig for Knippelsbro om ca. 2 Timer ialt) henlagt til ganske bestemte Tider, hvor Trafikken over Broerne er mindst (Morgen, Middag, Aften), og vil blive endnu mindre, naar det vides, at paa den Tid lukkes Broerne op. Ganske vist vil Havnetrafikken blive bundet herved, men det bliver dog ikke saa stærkt, som hvor Flodmaalet binder Trafikken (f. Eks. i Antwerpen).

Om Sydhavnen endvidere vil gøre Forholdene væsentlig vanskeligere, anser jeg for tvivlsomt, idet man jo maa tænke sig, at mange Skibe vil blive i deres respektive Havne og saaledes slet ikke ulejlig Broerne; navnlig kan det vist tæn-

kes, at Københavns Havn, som Transithavn, i Fremtiden vil modtage større Ladninger for at disse herfra kan blive fordelt i mindre Partier til Østersøhavnene og Skandinavien, og saa kan denne Omladning formentlig i høj Grad ske ved Lægtre, saa at der ogsaa kan blive Tale om Lægtetrafik mellem de to Havne ganske uden Broernes Oplukning (analogt med Omladningen i f. Eks. Rotterdam). Dette forudsætter dog, at Broerne løftes noget.

Flere bevægelige Broer nær op ad hinanden?

At Tanken om flere bevægelige Broer ret nær op ad hinanden ikke er en Utopi, har bl. a. en Film af Chicago Havn vist mig. Derpaa saa man nemlig, hvorledes den ene Bro efter den anden, saa langt man kunde se, efterhaanden gik op som Tangenter i en Vævemaskine for at lade et Skib passere.

Derimod forekommer det mig noget ved Siden af at sammenligne f. Eks. Københavns Havn og Londons Havn, saaledes som det er gjort, idet sidstnævnte kun har Interesse af søgaaende Trafik fra een Side, da den anden Side er en Flod, medens København, som ovenfor nævnt, har Trafik fra to Sider.

Adgang til Beboelsesarealer for Industriarbejderne.

I denne Henseende er Nordhavnen uheldigt stillet, fordi hele Ryvangs-Kvarteret skiller Havnen fra Land. Østhavnen har bekvem Adgang til Beboelse paa Amager. Og endelig er Sydhavnen særlig godt stillet, fordi den ligger nær ved store Arealer af udmærket Beskaffenhed med relativt gode Afvandsmuligheder, hygiejnisk gode Højdeforhold, samt god Forbindelse saavel til Havnen (Arbejdsstedet) som til hele den øvrige By (Stedet for kulturelle Sysler og Forlystelser).

Resultatet af denne Udvikling vil i nogen Grad fremgaa af nedenstaaende Skema, hvori det er forsøgt ved Karakterer at fastsætte Forholdet mellem de forskellige Havnemuligheders Værdi under Hensyn til den Maade, hvorpaa de enkelte Krav imødekommes.

	Nordh.	Østh.	Sydh.
1. Byggende bedst paa den eksisterende Havn	6	0	5
2. Udgifter til Havnebygningen.....	4	4	3
3 a. Besejlingsforhold Nord fra.....	5	5	2
3 b. Besejlingsforhold Syd fra	2	5	5
4. Jernbaneforbindelser	1	2	6
5. Vejforbindelser	1	5	6
6. Adgang til Bagarealer	1	4	6
7. Indflydelse paa Byens Trafik.....	6	6	4
8. Adgang til Beboelsesarealer for Industriarbejderne	0	4	6
	26	35	43

Nordhavn: 9)26(2.8. Østhavn: 9)35(3.9. Sydhavn: 9)43(4.8.

Det vil ses at Sydhavnen faar det største Pointstal.

Ganske vist er det meget vanskeligt at afgøre, hvilken Vægt der skal tillægges de enkelte Krav (her er de alle givet samme Vægt), men Hovedforholdet vil næppe blive væsentlig ændret.

Det er da ret ejendommeligt, at den mest forkætrede Løsning kommer ind som en pæn Nr. 1, naar man prøver paa rent praktisk at undersøge Forholdene.

H A N D E L E N O V E R L E N I N G R A D

August Maaned har ikke bragt nogen Bedring i Handelen over Leningrad, og Havnen er stadig kun besøgt af et ringe Antal Skibe.

Landets Konsum af Æg og Smør synes at stige hastigere end Produktionen af disse Varer, og Regeringens og Handelsselskabernes Opkøbsmetoder medfører i mange Tilfælde, at Varerne efter Besigtigelse i Eksporthavnen viser sig at være saa beskadigede, at Eksporten maa opgives.

Ægudførslen under Efteraarssæsonen vil næppe give synderligt gunstigere Resultat end den mislykkede Udførsel under Foraarsæsonen.

Smørekraften forventes at ville tage til i den kommende Tid, dog langt fra i tilstrækkeligt Kvantum til at give baade de russiske og de udenlandske Rutebaade en passende Beskæftigelse.

Træet kommer frem med ca. en Maanedes Forsinkelse.

Udsigterne for Korneksporten over Leningrad ligger endnu hen i det Uvisse, da Realiseringen af Høsten kun er begyndt i Syden.

Regeringens fejlslaede Beregninger over Høstud-

byttet og Korneksporten sidste Aar har bevirket, at Meddelelserne desangaaende gives med stor Tilbageholdenhed og Forsigtighed. De spredte Meddelelser, som fremkommer, tyder dog paa, at Regeringens Limitpriser heller ikke nu tilfredsstiller Bønderne, at Kornet føres langsomt til Markedet, og at en rigeligere Efterspørgsel øjeblikkelig medfører en stærk Prisstigning, som atter sætter Eksportens Rentabilitet i Fare.

Det maa derfor antages, at Opkøbene ikke vil blive forcerede, og at en betydelig Kornafskibning foreløbig ikke vil finde Sted. For Leningrads Vedkommende kommer hertil ydermere, at Høsten i Norden, i Centralguvernementerne og i Ural paa Grund af det sene Foraar vil blive meget sen.

Kultransporten til Leningrad foregaaer meget langsomt og udskydes muligvis forsætlig for at skaffe billigere Fragter fra Leningrad senere paa Efteraaret, naar Kornet og andre Eksportvarer er fremme.

Meget tyder saaledes paa, at Import- og Eksportarbejderne i Havnen vil sammenhobes i de sene Efteraarssæsoner.

DEN TYSKE VÆRFTINDUSTRI

Stemningen indenfor den tyske Værftsindustri er Smørk. Howaldtswerke i Kiel ligger i Ruin. Adskillige andre Værfter er dels standset og dels kæmper de med haarde Kaar. Deutsche Werft slutter Aaret med Tab og maa skride til en Nedskrivning af Aktiekapitalen. Fremtidsperspektiverne synes trøstesløse overalt. For nogen Tid siden fremkom der Meddelelse om, at Deutsche Werft havde sikret sig store Ordre i Japan og Brasilien, men det viser sig, at Meddelelsen ikke er rigtig. Deutsche Werft dementerer selv og henviser til, hvorfor Kontraktforhandlingerne standsede. Frankrig og Italien har dels paa Grund af lav Valuta og dels paa Grund af Statsunderstøttelse kunnet underbyde. Dette er ganske interessant, for saa vidt som Deutsche Werft nu møder Vilkaar, det selv tidligere har profiteret af. I Inflationstiden og den nærmeste Tid derefter underbød Deutsche Werft udenlandske Værfter. Nu sker altsaa det omvendte.

Der har i Aarenes Løb været ført mange Forhandlinger dels om en Sammenslutning af de tyske Værfter og dels om et Samarbejde. Det simpleste Forslag, kom fra den gamle Grev Nawatzki i Bremen. Det gik i al Simpeltid ud paa at nedlægge en Del af de nu eksisterende Værfter for saa at drive de bedst beliggende og de bedst indrettede. Betragtningen er naturligvis den, at som Tiderne har forandret sig, har Tyskland for mange Værfter. Hverken paa denne Basis eller paa Baggrund af andre Forslag har det været muligt at naa noget Resultat, og her har Bypatriotismen selvfølgelig i høj Grad spillet ind. De Byer, der har Værfter, vil gøre alt muligt for at beholde dem, og det er menneskeligt forstaaeligt. Men det er endvidere forstaaeligt, at naar der ikke kan anlægges et vidt Perspektiv, kommer den tyske Værftsindustri vanskeligt over den nuværende kritiske Situation.

Er Trust-Dannelse Vejen?

Næstformanden for »Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller« og Medindehaver af Firmaet Blohm & Voss, Hr. Rudolf Blohm, ses fornylig at have taget Stilling til Trustproblemet indenfor den tyske Værftsindustri og betegner alle Forsøg i denne Retning som værende Vildskud.

Hamburger Fremdenblatt er imidlertid rigtigt uderrettet, naar Bladet meddeler, at Drøftelsen af Spørgsmaalet om en Trustdannelse endnu ikke er afsluttet, omend Rammerne, indenfor hvilke de nuværende Planer bevæger sig, aabenbart er blevet meget snævrere. Det ovennævnte Blad fremsætter i denne Forbindelse nogle redaktionelle Bemærkninger, der er læseværdige, og som derfor skal citeres i det følgende:

»Under Drøftelsen af Sagen synes et Punkt især ikke at være blevet tilstrækkeligt fremhævet. Problemet om Værftsindustriens Sæde. Netop de Talsmænd for en Sammenslutning indenfor Værftindustrien, hvis Værfter ikke ligger i en Havn med stor Skibstrafik, har aabenbart ikke haft Øje for en Sammenslutnings endelige Virkning, nemlig Rationaliseringen med sine delvis ret haarde Følger. Den Fremgangsmaade, som Værgenigte Stahlwerke benyttede, idet Firmaet fornylig af økonomiske Grunde lukkede det til Rombach-Koncernen hørende Jernværk Holstein i Rendsburg, er et Eksempel paa den Økonomipolitik, som en Trust i samtlige Værfters Interesse maa drive. Forudsætningen for et Værfts økonomiske Drift er ikke alene, at Nybygningsordrer er til Stede. Selv om man ogsaa tilskriver de katastrofale Tab, som forskellige tyske Værfter har lidt paa deres Nybygninger, de særlige Tidsforhold, saa staar dog saa meget fast, at intet Værft under de nuværende Konkurrenceforhold bliver rigt alene af Nybygninger. Et Værfts indbringende Forretning ligger ikke saa meget i Nybygningsarbejder, der overtages til yderste Priser, men derimod i de løbende Reparationsarbejder, som imidlertid ogsaa kun kan udføres, naar der holdes en vis Arbejderstyrke til at arbejde paa Nybygninger. Ved denne Deling: Reparationer — Nybygninger, kan de nuværende Betingelser for et Værfts vedvarende Rentabilitet omskrives. Nybygninger er altid mere eller mindre Tilfældigheder, der, saa snart de af denne eller hin Grund udebliver, straks maa

føre til Arbejdsstandsning og Driftsvanskeligheder, saaledes som det nu er Tilfældet med Howaldtswerke i Kiel.

Manglen paa Statsordrer en Hovedgrund til Misèren.

»En meget haard Skæbne har berøvet et Antal Værfter Grundlaget for deres Arbejde — Bygning og Reparation af Krigsskibe. Efter Krigen syntes Boom'en i Skibsbygningen at gøre dem Omstillingen let, men nu er det døde Punkt i mange Tilfælde naaet. Af sociale Grunde er Staden eller Staten i enkelte Tilfælde traadt hjælpende til. Dette er i Betragtning af lokal Nød forstaaeligt, men en saadan kunstig Hjælp lader sig dog ikke forene med en rationel Økonomis Principper.

»Dermed kommer vi til Spørgsmaalet, om Værftindustriens nuværende indre Struktur byder Forudsætninger for et intimt Samarbejde. Værfterne i Kiel, Rostock, tildels ogsaa i Lübeck, endvidere Deutsche Werft i Hamborg befinder sig i Hænderne paa Storindustrien; hvorvidt andre Værfter er bundne, ses ikke udad til. Som Grundlag for Industriens Deltagelse i den forholdsvis usikre Værftsforretning tør man maaske betragte Ønsket om en Luftventil, der skal hjælpe Industrien til at regulere Afsætningens Gang. Kun faa, men ikke de mindst vigtige, Værfter er selvstændige. Værfter, der befinder sig i Hænderne paa Storindustrien, er ikke direkte henvist til Afslutninger med Fortjeneste. Det er tænkeligt, at Afslutninger med Tab for Storaktionærenes Vedkommende kan udlignes ved Materiale-Leveringer per Saldo. Disse Værfter maa naturligvis se Sammenslutningstanken fra en anden Side, end de selvstændige Foretagender, for hvem Værftindustriens Rentabilitet som saadan staar i Forgrunden.

»I Betragtning af Vanskelighederne har man allerede indskrænket sig til at tilstræbe en lokal Sammenslutning. Denne lokale Sammenslutning vilde kun for Hamborg have en vis praktisk Betydning. En Fordeling af de indgaaende Nybygningsordrer vilde hverken være mulig af saglige Grunde, og ej heller kunde man opstille et teoretisk Skema, saa længe betydelige Værfter modsætter sig Planerne. Kun Reparationsforretningen kunde altsaa reguleres af et Trustselskab. Men her vilde Fordelingen straks medføre store Vanskeligheder. Skulde Reparationerne fordeles efter Arbejdernes Antal, efter Værftets Kapacitet eller efter dets Beskæftigelsesgrad? Det ene vilde være ligesaa uretfærdigt som det andet. Men er alle de Værfter, der befinder sig paa mindre Pladser, tjent med en eventuel lokal Sammenslutning af Hamborgs Værftindustri, der altid har en vis Støtte af Reparationsordrerne?

Reparationer og Nybygninger i anden Forstand.

»Disse Værfter er næsten alle henvist til Nybygninger. De mangler den stadige Indtægt af Reparationer, desuden er Arbejderantallet ogsaa i stadig Bevægelse og Kernepunktet underkastet en evig Usikkerhed. Den Fordel, som Værfterne eventuelt nyder af lokale Understøttelser, er mindre end den Skade, som hele Industrien lider ved Trediemands Indblanding i Kræfternes frie Spil. For at opvække den døde Kapital, som ligger i Værftsanlæggene, til nyt Liv, gives der for disse Værfter ingen anden Udvej end at virkeliggøre Delingen: Reparationer — Nybygninger i anden Forstand, idet de ved Optagelsen af andre Arbejdsgræne gør sig mere uafhængige af Nybygningsordrerne Indgang. Beddingerne bliver saa staaende som stille Reserve.

»Denne Vej til at sætte en Stopper for den sociale Ængstelse og den vedvarende daarlige Økonomi synes snarere at føre til Maalet end en halv Sammenslutning, der, hvis den tyske Værftindustri skal bevares i sit hidtidige Omfang, maa rette sig efter det svageste Led. Nutidens Økonomipolitik fordrer nu engang Eliten af Dygtighed, der vil være saa meget mere velgørende, jo snarere den kommer for Værftindustrien.

»Maa den direkte statslige Intervention bortfalde, saa har Staten indirekte Pligt til at lade den samlede Industri faa den nødvendige Luft til at leve. Naar vi endnu betragter et yderligere Punkt, Rationaliseringen i den vertikale Produktionsgang, synes der ved de bekendte store Sammenslutninger at være gjort lovende Skridt for at bringe Bygningsomkostningerne ned. At gennemføre Normeringen i de Industrier, der udfører Forarbejderne, lover snarere et Resultat end Skematiseringen af Slutningsresultaterne. Rationaliseringen af Værftindustrien kan kun gennemføres organisatorisk i Skibsbygningen. Skibsbygningspriserne selv bestemmes i de Industrier, der udfører Forarbejderne.»

HAVNE- OG BROTAKSTEN FOR AARHUS

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 21. August tilskrevet Aarhus Byraad saaledes:

»Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 13. d. M. foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925—30 gældende Havne- og Brotakst for Aarhus Havn:

Under Afsnit II (Vareafgifter) A. 6. tilføjes som nyt Punkt m:

»Brevduer, naar Fragtbrevet for Forsendelse er paaført »De danske Brevdueforeninger« Stempel.«

H V O R S K A N D I N A V I E N E R I S P I D S E N

DEN TRAADLØSE TELEGRAF OM BORD

Man maa beundre den Grundighed, hvormed de skandinaviske Lande samarbejder, naar de giver sig i Lag med Problemer, der berører Skibsfart og det Mod, hvormed Organisationer af saavel Redere som Sømænd træffer Afgørelser til fælles Bedste uden Hensyn til deres forskellige Interesser, udtaler Liverpool-Bladet *The Journal of Commerce* i en Artikel om det i Overskriften angivne Emne. Bladet fortsætter saaledes: Det Spørgsmaal, der nu er under Overvejelse, angaar en mere fyldestgørende Udvikling af den traadløse Telegraf til Søs med det Formaal at hidføre en mere udstrakt Benyttelse af den som en Hjælp saavel til bedre Navigation som navnlig til Redning af Menneskeliv.

Det er klart, at dette det bedste Middel til Tilkalde af Hjælp for et Skib i Havsnød først har naaet sin fulde Udvikling, naar Modtagelsen af Signalerne er sikret, saavidt det er menneskeligt muligt. Der har været Tilfælde, i hvilke S.O.S. Signaler ikke er opfanget af Skibe, der var vel indenfor den Afstand, hvortil Signaler skulde kunne sendes. At det er mislykkedes kan skyldes atmosfæriske Forhold, endvidere lavse Zoner, som man véd eksisterer, Mangel paa Opmærksomhed eller Uduelighed hos de Vagthavende. De to førstnævnte Grunde er naturlige Fænomener og vil vanskelig kunne rettes definitivt uden maaske af en Opfinder, medens de to sidstnævnte kan undgaaes ved forøget Opmærksomhed eller bedre Uddannelse af Personellet.

Skibsofficerernes Holdning.

Fra det Øjeblik *The Journal of Commerce* udtalte sig for, at Kendskab til den traadløse Telegraf vilde være en værdifuld Tilegnelse for en hvilken som helst Navigator, har denne vor Mening vundet flere og flere Tilhængere. Da den traadløse Installation først havde vundet sig Anerkendelse som et Apparat til Bestemmelse af Skibets Stilling, var det klart, at Navigatorerne maatte gøre sig bekendte med Apparatets Muligheder og Begrænsning.

I Begyndelsen blev denne Meningstilkendegivelse mødt med den Modstand, der altid viser sig, naar en ny Ide drøftes, men det øjensynligt fornuftige i Paastanden overbeviste dem, der var bedst kendt med Forholdene til Søs og den hurtige Udvikling af den traadløse Telegraf. Fremskridt kan hæmmes men ikke standses af forældet Tænkemaade, og fremskridtsven-

lige Folk hjemme og ude tog den foreslaaede Fremgangsmaade op. Det første afgørende Skridt blev taget i New Zealand, hvor Skibsofficerernes Organisation tilskyndede Medlemmerne til at interessere sig for og skaffe sig Kendskab til den traadløse Telegraf, saaledes at de kunde betjene den. Deres Forudviden fik sin Belønning, thi inden længe blev Besiddelsen af et Certificat for Duellighed i traadløs Telegrafering en væsentlig Kvalifikation for enhver Kandidat, der mødte op til sin første Eksamen i Kystnavigation. Det blev fremhævet, at man ikke tilsigtede at udnytte saadan Kendskab i Handelsøjemed, men simpelthen til Redning af Menneskeliv og i Navigationsformaal, et Standpunkt, som *The Journal of Commerce* altid har hævdet.

Traadløs Vagt.

Ved et Møde af skandinaviske Skibsofficerer repræsenterende Førere og Officerer paa skandinaviske Skibe gik man et Skridt videre, idet man almindeligt udtalte den Mening, at traadløs Vagttjeneste udføres bedst, naar Officererne har saa meget Kendskab til Installationen, at de kan optræde som Tilsynshavende. Dette er en meget betydningsfuld Udtalelse, idet den kommer fra Mænd, der har førstehaands Kendskab til Skibsforhold, og navnlig fordi den, naar den gennemføres, betyder yderligere Studeringer og ekstra Arbejde for dem selv.

Det er klart, at den traadløse Telegraf, fra hvilket Synspunkt man end betragter den, kun kan opfylde sin Bestemmelse helt ved stadig og fyldestgørende Anvendelse. Om Tjenesten skulde blive bedre under direkte Tilsyn af Officererne, kan der være forskellige Meninger om, men den svenske Regering har været tilstrækkelig interesseret i hele Spørgsmaalet om traadløs Telegraf til Søs og navnlig i de Vanskeligheder, som Telegrafvagten frembyder, til at sammenkalde en Konference af Repræsentanter fra de nordiske Lande til Drøftelse af hele Spørgsmaalet. Beretningen fra denne Konference vil blive imødeset med Interesse. Den kan betyde lidet eller meget, men det Faktum, at et Kursus i Betjening af den traadløse Telegraf skal indføres i Undervisningsplanen i de svenske Navigationskoler, angiver hvad Mening man har der i Landet. Dette er kun et Forsøg, men der er neppe Tvivl om, at det vil blive udvidet, efterhaanden som der vindes praktisk Erfaring.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 14. September 1926.

Kulstrejken i England og dens Virkninger paa alle Markeder er den røde Traad, som gaar igennem alle Fragtberetninger. Det er bare sørgeligt, at der skal unaturlige Tilstande til, for at bringe Raterne i Vejret og skabe et nogenlunde taaleligt Fragtmarked. Nogen langvarig Fordel er det vist forfængeligt at regne med. Skibsfarten maa imidlertid tage Chancen, hvor den tilbydes, og forsøge at faa det bedste ud af Situationen; den Tid kan tidsnok komme, hvor der ingen Chance er at udnytte.

Nord-Amerika er det mest interessante Marked, og til Dato er der sluttet ca. 1,200 Baade, eller ca. 5/6,000,000 Tons for Kul til England. Fragterne for prompte Baade er helt gode, ca. 22/-, 22/6, og for ultimo September/primo Oktober faas fra 17/6 op til 19/6, medens en Baad med 5. November Annullering har taget 16/-; at de andre amerikanske Markeder ikke er kommet højere op end Tilfældet er, er vanskeligt at forstaa, og især hvad Montreal angaar. St. Lawrence lukker i Løbet af ca. 2 Maaneder, og foreløbig

er kun sluttet en Brøkdel af Behovet til gennemgaaende lave Rater, saa Tiden maa snart være inde til en Spurt. I Løbet af 2 Maaneder kan Montreal naa meget, og hvis Kuleeksporten snart ophører, kan en god Del Tonnage finde Anvendelse i Korntransporten. La Plata og Australien skal bruge en større Flaade, Donau og Sortehavet ligesaa, men meget afhænger af Europas Købeevne, og den er ikke saa god.

De hjemlige Markeder er meget faste, specielt Trælastmarkederne, og Kullasterne fra Rotterdam, Danzig, Stettin o. s. v. maa absolut kunne forbedres. Meningerne med Hensyn til Stridens Ophør og Fragtmarkedets Stilling derefter er meget delte, og selvfølgelig ganske umulig at forudbedømme med nogenlunde Sikkerhed, men Meddelelserne fra England tyder paa, at en Ordning er paa Trapperne.

TRÆLASTMARKEDET

For hver Dag, som gaar, bliver det bedre i Østersøen. Forskydningerne i Raterne er endnu forholdsvis smaa, men Befragterne er meget ivrige efter at sikre

S V E N D B O R G S K I B S V Æ R F T R E D D E T

Svendborg Byraad holdt Mandag Aften et ekstraordinært Møde for at behandle Spørgsmaalet om, hvorvidt Byen skal købe Svendborg Skibsværfts store Dok og Kran, for derefter at leje begge Dele ud til det nye Selskab, man søger at danne for at opretholde Værftet som Reparationsværft. Det er, som tidligere omtalt, en absolut Betingelse for, at Skibsværftet kan bevares, at Byen yder Bistand paa denne Maade.

Byraadmødet varede omtrent tre Timer, og efter

en lang og meget indgaaende Diskussion vedtoges det med 11 Stemmer mod 3, medens 1 ikke stemte, at købe baade Dokken og Kranen for 225,000 Kr. Dette Beløb vil blive laant i Landmandsbanken, og Værftet skal selv forrente Pengene og efterhaanden afdrage Beløbet. Byen stiller imidlertid som Betingelse for Købet, at der skal tegnes en Aktiekapital paa 250,000 Kr. i det nye Selskab.

Fortsat fra Side 623).

sig Tonnage, og er mere modtagelige for Ræson. Det er heller ikke mere end rimeligt. En 1,000 Stdr. Baad faar i Dag 4/- à 5/- mere pr. Stdr. eller 3/4 sh. mere pr. Favn end for ca. 1 Maaned siden. Bunkerpriserne er til Gengæld gaet tilsvarende i Vejret, og Resultatet af en Rundrejse, sammenlignet nu med for en Maaned siden, er omtrent ens. De fleste Befragtere havde vel regnet med en meget hurtigere Afslutning paa Kulstrejken, og har ventet i det længste med at slutte, og maa nu, hvor nødig de end vil, betale mere for i det hele taget at faa Tonnage. Blandt de mange Afslutninger kan nævnes:

700 Favne Props Luleå-Rotterdam 31.00 Hfl.; 850 Favne Props 1/2 Wiborg-Rotterdam, 26½ Hfl.; 460 Favne Props Hangö-Boness 48/-; 700 Favne Pulpwood Jacobstad-Ridham 43/6, fri Losning og fri dockdues; 1,150 Favne Pulpwood Leningrad-Calais 37/- og 38/-, f.o.b. og stuvet; 750 Stdr. Skellefteå-Cardiff 58/6; 640 Stdr. Kotka og Björkö-Grangemouth 45/-; 700 Stdr. Trångsund-Bristol 57/6; 550 Stdr. Skellefteå-Bristol 60/-; 600 Stdr. Hernåsand-Antwerp 50/-, og der noteres: 600 Stdr. Trångsund-Bristol 60/-, 62/6; 600 Stdr. Trångsund-Sharpness 57/6, 59/-; 600 Stdr. Kotka-Kings Lynn 52/6; 650 Stdr. Kotka/Räfsö-Dieppedalle 45/-; 600 Stdr. 2 Midtfinland-Antwerp 44/-; 8/1,200 Favne Uleåborg-Rotterdam 25½-26.00 Hfl.; 8/1,200 Favne Wiborg-Rotterdam 24.00 Hfl., og fra Nordfinland til Calais/Rouen faas 41/6-42/6, maaske mere.

HVIDEVAVET

Hvidehavet noterer op til 75/-, 77/6 for 1,000 Stdr. Baade; 10/- ekstra for Vinterdæk. Sammenlignet med hvad der bydes paa andet Hold, er disse Rater endnu for lave.

CANADA

Canada gør svært lidt; ogsaa her har Befragterne holdt sig tilbage og bliver nødt til at indrette sig efter Montreal og Nord-Amerika, hvis de vil have Træet transporteret.

KUL, KOKS ETC.

Det er ikke saa let at faa stem, og de fleste Redere foretrækker en Ballastrejse ind i Østersøen fremfor at tage Kul eller Koks til Rater, som i heldigste Tilfælde lige kan balancere. Königsberg/Stettin-Østkyst U.K. varierer mellem 8/6d.-10/6d., god dansk Havn 8/-, 8/6d., Rotterdam-København 8/3-9/- Koks, 7/6-8/- fuel, og i enkelte Tilfælde kan der faas mere, men Fortjenesten er i alt Fald minimal, og Bunkerpriserne og Ekspeditionerne gør hele Udslaget. De af The Baltic & White Sea Conference foreslaaede demurrage-Rater er vanskelige at gennemdrive. Antagelig er det kun et Spørgsmaal om Tid, og selv naar Strejken er ophørt, burde disse Rater opretholdes, ogsaa for Englands Vedkommende.

MIDDELHAVET ETC.

Kul og Koks Raterne til de forskellige Middelhavs

Destinationer er vel bedre, men staar ikke i Forhold til andre Markeder. Rotterdam/Algier ses at have betalt 10/- for 6,300 Tonner, Valencia 11/6 for 18/2,000 Tonner, Hamburg/Marseille 12/- for 3,200 Tonner, Brake/Barcelona noterer 15/-, 16/- for Koks, Rotterdam/Øerne 10/6.

Frugtnoteringerne for Oktober/November er stadig kun 24/-, 26/- pr. 100 Cbf., Fosfat Sfax/London 12/-, Londonderry 13/6, 14/-, Tunis/Bristol 13/6, Bona/Kings Lynn 12/6, 13/-.

Sortehavet er bedret en Del. For 2,800 Tonner betales ca. 16/6d. Basis Kontinentet, og 15/-, 15/6 for 5/6,000 Tonnere. Donau/Antwerpen/Rotterdam 22/3, B/H 23/9, og til 3 danske Havne noteres ca. 25/-, men ingen Slutninger er rapporteret til denne Rate. Alexandria-London/Hull indikerer 10/6, 11/-, og maa vist vente længe før nogen bider paa.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Det er forbausende at se det Antal Baade, som daglig sluttes med Kul til U.K. Hidtil bedste Rate er 22/6 for prompt, og Raterne differerer ganske meget for de forskellige Positioner. For 25/10-5/11 er saaledes akcepteret 16/- for 9,000 Tonner. Til Vestitalien er gjort et Par Baade à 4.00 og 4.10 Doll.; Constantinople 22/6 og 23/1½d.; Rosario 22/6d.

Montreal er mere i Skub og betaler 18/19 Cents til Antwerpen/Rotterdam, 20 Cents Bordeaux/Hamburg, Basis »heavy grain«; 21 Cents for Byg til Bremen og 21½ til 25 Cents for »heavy grain« til Middelhavet. Fra Cuba gøres intet. Gulfen/Rotterdam 5/50 Doll. for Svovl, Gulf/Danmark 7.00-7.25 Doll. for Oliekager.

Vestkyst Nord-Amerika ligger omkring 31/3 Oktober, 32/6 for November.

SYDAMERIKA

Kulraten fra Rotterdam til »lower ports« holdes konstant omkring 15/, 16/-. Hjemgaaende er meget variabelt. Prompt Tonnage er i Øjeblikket mindre efterspurgt end November/December, og selv for Januar/Februar er sluttet enkelte Baade. For September noteres ca. 24/-, 25/- Basis San Lorenzo — 25/-, 26/6 pr. Oktober; Bahia Blanca-U.K. B/H — 23/6 Januar/Februar. Hørfør Santa Fe/Montreal er sluttet til 28/6d.; San Lorenzo-New York 7.75 Doll. prompt.

ØSTEN

Udover Kul fra Syd-Afrika til Indien gøres der saa godt som intet. West Australien-U.K. Cont. er vedvarende 40/- med 42/6, 43/- fra Syd Australien. Mauritius-U.K. 23/6 Oktober.

TIME CHARTER

En 4,000 Tonner har faaet 3.00 Doll. for »strip across« og 2.50 Doll. er betalt for ca. 6,000 Tonner. I Vestindien betales fra 1.15 Doll. for 7,500 Tonner op til 2.00 Doll. for mindre Baade.

E N U O P F Y L D T D R Ø M

A F G A N D. P O L I T. J O H A N N E S L E H M A N N

Den fremragende svenske Nationaløkonom, Professor *Gustav Cassel*, der hører til dem hvis Røst man altid lytter til, har for nylig skrevet en Afhandling om den skandinaviske Møntunion og dens fremtidige Skæbne. Den er for saa vidt meget aktuel, og set paa Baggrund af det nationaløkonomiske Møde, som just har været afholdt i København og hvor særlig Professor *Axel Nielsens* Foredrag er egnet til at sætte Tankerne i Bevægelse, bliver *Gustav Cassels* Synspunkter højaktuelle. De afviger i mangt og meget fra dem Professor *Axel Nielsen* gjorde sig til Talsmand for, og vil man have et Overblik over Spørgsmaalet, saadan som man ser paa det fra to sagkyndige men forskellige Sider, kan man holde de to Udtalelser op imod hinanden. Hvem man vil give Ret, og hvem man vil haabe faar Ret, bliver et rent subjektivt Anliggende.

*

Professor *Cassel* begynder med at betone, at det nu er nødvendigt at man bliver klar over, at Møntunionernes Tid definitivt er forbi. Hvert Land vil faa nok at gøre med at klare sig selv, og naar Møntvæsenet skal stabiliseres, skal alle gamle Forbindelser og Forpligtelser med og overfor andre Valutaer være ophørt. Gør man sig ikke helt fri, vil man blot støde paa nye og store Ulykker.

De Møntunioner, som man nu taler om, stammer fra en Tid der beherskedes af en mekanisk Opfattelse af Valutaens Natur. Erfaringerne har vist, at dette var en Fejltagelse og selv i den latinske Møntunions bedste Dage havde de forskellige Francvalutaer deres egne Vekselkurser. Opretholdelsen udadtil af en fælles Vekselkurs og en fuld Paritet indenfor Unionen er kun mulig ved en stadig Samvirken imellem Landenes Centralbanker. Selv indenfor en Møntunion har hver Valuta sin selvstændige Eksistens.

De indre Mangler kommer ikke saa meget frem i rolige Perioder, men saa snart de vanskelige Tider bryder ind, er Møntunionen dømt til at gaa i Stykker, bl. a. fordi de forskellige Centralbanker ikke evner at opretholde den givne Metalparitet og hver enkelt Valuta kommer da ogsaa i det Ydre til at optræde som en selvstændig Papirvaluta, hvis Værdi er afhængig af Betalingsmidlernes Rigelighed. De forskellige Bestemmelser, paa hvilke Møntunionen blev grundet, bliver da enten døde Bogstaver eller Paragraffer, som kun volder unødige Fiktioner og vanskeliggør en sund Valutapolitik.

Da Krigen brød ud sank alle de europæiske Møntunioner i Grus og de forskellige Valutaer kom længere og længere fra hinanden; det varede dog lang Tid inden de rette Forhold gik op for Folkene og officielt søgte man saa længe som muligt at opretholde Fiktionen om, at Møntunionerne var urokkelige. At det ikke gik i Længden blev imidlertid klart for alle — og en skønne Dag var da ogsaa alle de fælles Baand skaaret over.

Hvis man gennemgaar de skandinaviske Møntsorters Historie, kan man ikke undgaa — efter Prof. *Cassels* Mening — at se, hvor uheldig en Rolle den skandinaviske Møntunion har spillet i hele Opløsningsprocessen. De nordiske Lande kunde stadig pukke paa hverandre, og saa længe man ikke var værre stillet end Forbundsbrødrene, havde man altid en vis Mulighed for at retfærdiggøre sig. De forskellige Centralbankers ivrige Forsøg paa at unddrage sig alle Ansvar for Valutaens Udvikling fandt et meget uheldigt Rygstød i de Konferencer, som disse Banker indbyrdes afholdt. Der vedtog man snart det ene og snart det andet, som vandt en vis Tiltro ude om i Befolkningen. Havde der ikke været nogen Møntunion var

Tingenes virkelige Sammenhæng ikke blevet fordunklet nær saa let.

Selv under Genopbyggelsesarbejdet har Møntunionen vist at den har været til ganske uberegnelig Skade. For Danmark og Norge var det en Art Prestigespørgsmaal at holde samme Møntværdi som Sverige og man har nærmest betragtet det som en national Ydmygelse, om den danske eller norske Krone skulde forblive paa et lavere Niveau end den svenske. Det kan ogsaa være, at Omverdenen er blevet paavirket af en Forestilling om at der skulde være en indre Nødvendighed for, at den danske og norske Krone blev hævet op til at naa den svenske. Det har gjort uendelig Skade, fordi begge Landene derved kom ud for en urimelig og ikke ganske frivillig Deflation, som har været skæbnesvanger for deres økonomiske Liv. Danmark har saaledes endnu langt at gaa, førend dets Næringsliv faar den indre Stabilitet, som svarer til den ydre Paritet, som Kronen har naaet, og hvad Norge angaar maa Valutaproblemet desværre endnu betragtes som fuldkommen uløst. Hvis de to Lande ikke havde skullet tage Hensyn til den engang bestaaende Møntunion, var de uden Tvivl kommet lettere over alle Vanskelighederne. Man kan jo blot se paa Finland. Det har haft langt større økonomiske Besværligheder — men kunde ikke desto mindre paa et tidligt Tidspunkt gaa over til en fast Guldmøntfod.

*

Efter de Erfaringer man har høstet, bør der aldrig blive Tale om nogen ny skandinavisk Møntunion. Hvis det ene eller andet Land vil holde sin Krone ved den gamle Guldparitet, maa det gøre det paa eget Ansvar og ved egne Kræfter. En Møntunion kan ikke bringe nogle nævneværdige praktiske Fordele ud over dem der vindes, ved at hvert Land har en fast Guldmøntfod. — For nogle synes Cirkulationen af fælles Skillemønt at være en stor Fordel, men den store Almenhed har nu forstaaet, at denne Fordel købes alt for dyrt, naar den i Krisetider fører til saa store Ubehageligheder, som det skandinaviske Møntfællesskab faktisk har medført paa dette Omraade.

Ser man paa de andre Møntunioners Skæbne, er de heller ikke opmuntrende; særlig Schweiz har haft Ubehag af Cirkulationen af franske Femfrancstykker i Sølv, og det varede meget længe førend Landet kunde frigøre sig for denne fremmede Bestanddel i Møntcirkulationen. Den belgiske Valutas Afhængighed af den franske er et andet slaaende Eksempel og uden Tvivl var den italienske Lire i Dag stillet ikke saa lidt bedre om den i sin Marsch frem imod Stabiliteten havde været uafhængig af Francen.

Drømmen om en ensartet Valuta for de forskellige Lande er en Konstruktion, som ikke hører hjemme i en klart opfattet Virkelighed. En Valutaenhed kan efter Professor *Cassels* Mening kun blive Frugten af en politisk Enhed, og førend vi har faaet en Statsform, der i Realiteten er Europas forenede Stater, kan man ikke haabe paa en ensartet europæisk Valuta.

Johannes Lehmann.

OVERENSKOMST MELLEM DANMARK OG JAPAN OM LASTELINIEBESTEMMELSER

Mellem den danske og den japanske Regering er afsluttet en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Lastelinie-regler.

Overenskomsten, der kun angaar Dødvægtfribordsregler, idet der i Japan ikke findes særlige Bestemmelser angaaende Trælastfribord, er traadt i Kraft fra den 1. August 1926.

LOCKOUTEN I DUNKIRK

Lockouten i Dunkirk har som bekendt nu været i 1/4 Aar. Mange Redere har lidt store Tab ved Skibenes Ophold og Ekstraudgifter, som er paaført dem paa forskellig Maade. I og for sig er det meningsløst, at en saadan lokal Konflikt skal gaa ud over fremmede Redere, men i Dunkirk har man ment, at man ikke skyldte de fremmede Skibe Hensyn, og desværre indeholder Certepartierne ingen Bestemmelse til Redernes Beskyttelse. Ethvert Certeparti burde give Rederne Adgang til at losse Lasten, hvor de kan blive af med den, saafremt normale Arbejdsforhold ikke indtræder efter faa Dages Forløb.

Det meddeles nu Nordisk Skibsrederforening, at franske Købmænd og Mæglere er ude efter Tonnage for Dunkirk, skønt Lockouten fremdeles vedvarer.

Foreningen har set nogle Certepartier, der indeholder specielle Klausuler, som Rederne mener er tilstrækkelige til deres Beskyttelse. Efter dens Mening bør Rederne imidlertid holde sig fra Dunkirk, indtil der er indtraadt normale Arbejdsforhold, men vil de endelig under de nuværende Forhold paatage sig at udføre Rejser til Dunkirk, er det af største Vigtighed at de nøje sikrer sig mod alle Ekstraudgifter og Tidstab, som Lockouten maatte medføre. Man bør ikke lade sig nøje med en Bestemmelse om, at Losningen skal foregaa »irrespective of lock-out«, eller at Tiden skal dreje »straks efter Ankomsten«. Det bør klart og tydeligt forbeholdes, at ethvert Ophold og enhver Ekstraudgift, der forvoldes ved Lockout, direkte eller indirekte, skal være for Befragternes Regning.

TRAFIKEN GENNEM PANAMAKANALEN

Skibsfarten gennem Panamakanalen i Finansaaret 1926 var større end i 1925, men mindre end i Finansaaret 1924, der var et Rekordaar. Naar Tankskibstonnagen fraregnes, androg Forøgelsen i Nettotonnagen 12 pCt. sammenlignet med 1925 og 16 pCt. sammenlignet med 1924. Tallene for Skibsfarten gennem Kanalen i de sidste 4 Aar var følgende: Finansaaret 1923: 18,605,786 Panamakanal N.T., 1924: 26,148,878 Tons, 1925: 22,855,151 Tons, 1926: 24,774,591 Tons.

Sammenlignet med Finansaaret 1924 var den samlede Tonnage af almindelige Fragtbaade, der passerede Kanalen i 1926 over 2 1/2 Million N.T. større, men denne Stigning blev mere end opvejet af Nedgangen i Tankskibstonnagen, der andrager henvend 25 pCt. i 1926 af den samlede Tonnage mod 39 pCt. i 1924.

75 AAR

Æresmedlem i »Den almindelige danske Skibsførerforening«, Kaptajn A. G. V. Moyel blev i Søndags 75 Aar gammel.

Kaptajn Moyel blev allerede Skibsfører i en Alder af 26 Aar, og førte bl. a. Barken »Marie Eistrup« af Frederikshavn. Senere gik han over i Dampskibsfarten og sejlede nogle Aar for Grosserer Kjørbo her af Staden, indtil han blev Fører af en lille Dampner »Anna«, for hvilken Holm & Wonsild var korresponderende

Reder, og i en Aarrække var Kaptajn Moyel nu knyttet til dette Firma, først som Fører og senere som Skibsinsektor, indtil han for nogle Aar siden trak sig tilbage.

Mange nuværende Skibsførere har som Styrmand faaet deres Uddannelse under Kaptajn Moyel og mindes med Glæde den Tid, da de sejlede med ham paa Broen. I en Aarrække sad han i Bestyrelsen for »Den almindelige danske Skibsførerforening« og var en Tid fungerende Formand. Som Tak for den store og uegennyttige Indsats, Kaptajn Moyel i sine Arbejdsaar ydede til Gavn for Stand og Forening, er han udnevnt til Æresmedlem af »Den almindelige danske Skibsførerforening«.

NYE SØKORT

Fra Søkort-Arkivet er udsendt nye Søkort over Limfjorden samt over Randers- og Mariagerfjord i Maalestok 1:130000. Misvisningen er aflagt for Aaret 1930, den aftager 10 Minuter aarlig. Dybder og Højder er angivet i Meter. Paa Kortet findes en Række Specialkort over Thyborøn Kanal, alle Havne samt over nogle snævre Løb.

Endvidere er udsendt et Kort over Islands Sydskyst, Hiørleifshøfde-Vestmannaeyjar i Maalestok 1:100000 og med et Specialkort over Heimaey Havn og Vik.

Begge Kort er, som alle Arkivets Arbejder, fortrinlig udført.

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30  KØBENHAVN K
Telf.: Central 1027 Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

„Alpha“
Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON
SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE
21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA
SKIBSHANDLER
ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER
Eneste danske Skibshandler i Riga.

AKTIEBOLAGET
JOHAN A. SVENSSON
SKIBSMÆGLERE
SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER
MALMÖ
SKEPPSBRON 3
Telefoner: 1678-1853-6116 Telegram-Adr.: JOSVEN

VINKE & CO.
AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM
Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter
Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Tyrkisk Justits.

Affæren med den franske Liner »Lotus« i Konstantinopel, som tidligere har været omtalt her i *Søfarts Tidende*, har antaget en alvorlig international Karakter, og alle maritime Lande er interesseret i Bilæggelsen af denne ubehagelige Sag, der klart har vist de tyrkiske Autoriteters Følelser overfor Udlændinge.

Affæren drejer sig om en Kollision mellem Messageries Maritimes Liner »Lotus« og en tyrkisk Fragtdamper »Boz-Kourda«, der sank med nogle af sin Besætning. Da Skibet ankom til Konstantinopel, blev 2. Styrmand arresteret.

Der meddeles nu, at Styrmanden skal stilles for en tyrkisk Domstol, som anklaget for skyldig i Manddrab, hvilket naturligvis har vakt almindelig Harm i Marseille, hvorfra man anmodede Regeringen om en øjeblikkelig Intervention, og yderligere pointerede, at Kollisionen slet ikke fandt Sted i tyrkisk Farvand, hvorfor Styrmanden kun kan dømmes ved fransk Ret.

Stemningen blev efterhaanden saa høj i Marseilles, at »Lotus« ikke kunde alsejle den 26. August, fordi Officerer og Mandskab nægtede at gaa med til Konstantinopel, før Regeringen havde faaet udvirket Styrmandens Befrielse. Da man ikke kunde give et bestemt Svar herpaa, blev »Lotus« i Havn, den blev oplagt, og de 600 Passagerer blev fordelt til andre Skibe bestemt til Konstantinopel, Ægypten og Syrien.

Den franske Regering har protesteret mod denne tyrkiske Krænkelser af international Lov.

Paa Forslag af den tyrkiske Regering er Frankrig nu gaaet med til at forelægge Sagen for den internationale Domstol i Haag, og de tyrkiske Myndigheder er blevet anmodet om, medens Sagen staar paa, at løslade Styrmanden mod Kaution, hvilket derefter er sket.

Erstatning for Torpedering.

For et Par Uger siden blev Galeasen »Sigrid« af Fredericia ramt af en Torpedo afskudt af et Skib hørende til en tysk Eskadre, der holdt Øvelser i Farvandet syd for Langeland og Ærø. Skibet, der ikke var assureret, sank kort efter at være blevet ramt.

Ejeren og Føreren af Galeasen, *Th. Jørgensen*, Fredericia, har siden forhandlet med det tyske Admiralitet om Erstatning, og denne, der kan ventes udbetalt i Løbet af de nærmeste Dage, vil ifølge *Ærø Avis* antagelig ligge omkring 25,000 Kr.

Vakination.

Sundheds-Autoriteterne i Bordeaux har udstedt en Ordre, hvorefter Besætningen samt 3. og 4. Klasses Passagerer paa Skibe, der ankommer til Bordeaux, skal være vakinerede mindre end et Aar før deres Ankomst, og saafremt en Vakinationsattest ikke kan fremskaffes, naar Skibene passerer Pauillac paa Vej til Bordeaux, vil Vakinationen blive foretaget af Sundheds-Autoriteterne der. Da denne Vakination muligvis kan forsinke nogle Skibe, anbefales det, at Vakinationen foretages inden de paagældende Folk eller Passagerer kommer om Bord.

Der eksisterer ligeledes et Dekret gaende ud paa, at Skibe, der anløber Bordeaux, skal ryges to Gange om Aaret. Overholdelsen af dette Dekret er hidtil ikke blevet nøje overvaget, men dette vil fremtidig ske.

Paaskønnelse af modig Optræden.

Erhvervsministeriet har overfor Lods *Hans Christoffer Hansen*, Rødvig, udtalt sin Paaskønnelse af Lodsens under vanskelige og farefulde Forhold udviste Optræden ved Bjergningen af Besætningerne fra Motorskonnerten »Johanne« og den hollandske Tjalk »Tetje«, som den 20. December i Fjord drev ud af Rødvig Havn og forliste.

Den paatænkte italienske Fiskeristation ved Færøerne.

Det italienske Fiskeriselskab, der paatænker at flytte Støttestøttet for sit Fiskeri i Atlanterhavet fra Cuxhaven til Færøerne, har forlænget sin Overenskomst med Myndighederne i Cuxhaven til 1927.

Columbus' Anker forsikret.

En historisk Relikvie, det originale Anker fra Santa Maria, som var Columbus' Flagskib, er nu kommet paa Søen igen 400 Aar efter, at det foretog sin berømte Rejse til den nye Verden. *The Weekly Underwriter* meddeler, at det ankom til New York for nogen Tid siden paa Damperen »Panama« paa Vej til dets Æresplads paa Haitis Udstilling i Philadelphia. Den eneste tilbageblevne Del af Santa Maria rejste hele Vejen til Amerika under Bevogtning af Gendarmer fra Haiti. Det var yderligere beskyttet mod Rejsens Farer gennem en Forsikring. Det amerikanske Selskab *Home Insurance Company* havde forsikret det mod Brand, Tyveri eller Transportrisiko. Forsikringssummen var dog kun 2,500 Dollars.

Drivende Mine.

Marineministeriet meddeler: Over Blaavands Radio har dansk Damper »Rota« meddelt, at den den 6. ds. Kl. 10.30 Form. (Greenwich Middeltid) har passeret en Mine paa 54 Gr. 50 Min. nordlig Br. og 0 Gr. 30 Min. østlig Længde.

Firmaforandring.

Skibsreder *M. Suenson* er fra 1. September udtraadt af Firmaet *Suenson & Jespersen*. Skibsreder Suenson er fremtidig Enereder af Dampskibsselskabet »Danefella«.

70 Aar.

Torsdag den 16. ds. kan fhv. Dampskibslører *H. P. Nielsen*, Sønderho paa Fanø, fejre sin 70 Aars Fødselsdag. Nielsen har i flere Aar efter at have sagt Søen Farvel været Sognefoged, men dette Hverv har han nedlagt nu i Sommer af Aldershensyn.

Nielsen er født paa Mors, men har i en Aarrække haft Ophold paa Fanø.

Sejlskibsorganisationen i Finland.

De finske Sejlskibsforbund har afholdt Møde i Abo, hvor man drøftede Fællestarifer m. m. og naaede til Fastsættelse af forskellige Skalaer.

Paa Mødet herskede der gode Forhaabninger om Sejlmotorskibene. De var billigere, kræver mindre Kapital, er naafhængige af Kulstriker m. m. — Man har til Hensigt at søge Samarbejde med Sveriges, Estlands og Letlands Sejlskibsforeninger.

De svenske Redere og Statsisbryderen.

Den svenske Rederiforening har til Handelsministeriet indsendt en Skrivelse om Redernes Stilling til Statsisbryderen og dennes Chefs Rapport.

Man udtaler, at Bugseringsafgiften bør falde bort, da selve Isbryderafgiften maa antages at være stor nok til at dække alle Udgifterne ved den ydede Tjeneste.

Om Isbryderen og de lokale Havne mener Rederne, at Isbryderen maa tage de større Opgaver først og de lokale sidst. Havnene burde derimod overveje, hvorledes de skulde kunne skaffe sig anden Isbryderhjælp ud til de Omraader, som Statsisbryderen beherskede.

Paasejlet.

Til Rederiet *H. C. Christensen*, Marstal, er der fra Kaptajn *Schmidt* indløbet telegrafisk Meddelelse om, at Rederiets 3m. Sk. »Fuglen« er bleven paasejlet af en Fiskedamper og slæbt ind til Newcastle. Damperen var sejlet videre uden at opgive Navn, men den havde Bogstaverne L. K. 3.

»Fuglen« har taget en Del Skade, Storriggeren er revet af, og 6 Planker er delvist knust, ligesom der er sket andre mindre Beskadigelser, og Skibet trækker 6 Tommer Vand i Timen.

»Fuglen« var paa Rejse til Scarborough.

Den norske Hvalfangerflaade drager ud.

I disse Dage drager Norges store Hvalfangerflaade ud over snart sagt alle Verdens Have. Der drives Hvalfangst paa Norges Kyst, ved Spanien, i Guineabugten, i Syd-Afrika, Syd-Georgia, Syd-Shetland, ved Meksiko, Peru, Ecuador, Alaska og ved Japan m. m. fl. Steder, og de fleste Steder er der norske Skibe med. Ialt regnes der, at Hvalfangerflaaden har en Besætning paa 4,000 Mand.

Flaaden skal være særlig godt udrustet i Aar, saaledes forsøges Kongsbergs nye Bagladekanon, og endvidere er flere Baade forsynet med et nyt, fjedrende Hvallinesystem. Ved dette slappes og strammes Linen efter Skibets Bevægelser, hvilket har stor Betydning i uroligt Vejr, hvor man ellers er stærkt udsat for at miste baade Hval og Redskaber. — Medens man hidtil har maattet lade være at fange i saadant Vejr, kan nu Tiden udnyttes helt.

Det hæves overfor Røster, der taler om Hvalens Udryddelse, at der ikke er Spor af Fare herfor. Det er kun en ringe Del af Havets Rigdomme, selv den største Flaade kan bringe hjem.

Burmeisters flydende Marketenderi løber af Stabelen.

For at afhjælpe Pladsmangelen paa Værkstederne paa Christianshavn, har Burmeister & Wain ladet bygge et flydende Marketenderi, som det er Hensigten at anbringe i Christianshavns Kanal, saaledes at Arbejderne dér kan faa Plads til at spise og tilbringe deres Spisepauser. Det er et Skib med 3 Dæk, saa store, at der ialt samtidigt skal kunne være Plads til ca. 1,000 Mand.

Marketenderiet er bygget paa Værftet paa Reishaleøen, og Onsdag løb det af Stabelen.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

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

Telegr.-Adr.:

»Lambert«

»Lambros«,

»Lambert«

»Lambert«

»Lambros«

»Lambros«,

Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

NEWPORT,
MON

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 · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fræmskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

GRIMSBY

Telefoner: { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess

7 Chapel Street Liverpool

1 Cannon Street Birmingham

24 Charles Street Bradford

»York House« 57, St.

Mary Axe

Corn Exch. Chambers, London

Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLANDTelegram-Adr.: »Mitchell«
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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.

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

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.

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.

SITUATIONEN I KINA

Krigsforsikring tilraades.

Nordisk Skibsrederforening har fra Hr. Olaf Thoresen i Hongkong modtaget følgende Telegram:

»Der er udlagt Miner i Swatow. Det er meddelt mig, at

Skibene kan gaa ind sikkert mellem Kl. 6 Form. og 6 Efterm. I Betragtning af Tilstanden i sin Almindelighed bør Rederne dække Krigsrisiko for alle Skibe, der anløber Canton, Swatow, Havne ved Yangtze og Tientsin.«

MASKINISTEKSAMINERNE

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i Kjøbenhavn, Odense og Aarhus i Sommerterminen 1926 har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 48 Eksaminander, hvoraf 45 bestod.

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 19 Eksaminander, hvoraf 17 bestod.

Til *den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 122 Eksaminander, hvoraf 103 bestod.

Til *den udvidede Maskinisteksamens*

Hjælpefag indstillede sig 37 Eksaminander, hvoraf 35 bestod.

Maskinfag indstillede sig 31 Eksaminander, hvoraf 30 bestod.

Elektrotekniske Fag indstillede sig 50 Eksaminander, hvoraf 40 bestod.

Til *Haandværksprøven* indstillede sig 158 Eksaminander, hvoraf 145 bestod.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. September 1926.

London	18,27	Madrid	57,80
New York	377,00	Amsterdam	151,30
Berlin	89,75	Stockholm	100,80
Paris	10,90	Oslo	82,60
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,50
Zürich	72,90	Prag	11,18
Rom	13,70	Wien	53,30

POSITIONSLISTE PR. 13. SEPTEMBER 1926

»MEDDELT AFDANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Fairs Isle 13.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, afg. Danzig 9.9. til Fleetwood.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Göteborg 12.9.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Antwerpen 14.9.
s.s. *Alderney*, Nielsen, ank. Antwerpen 10.9.
s.s. *Alexandra*, afg. Susa 2.9. til Boness.
s.s. *Alfa*, pass. Dover 13.9.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Frederikshavn 9.9. til Antwerpen.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Cape Haitien 11.9.

s.s. *Anna*, pass. Ushant 9.9.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Startpoint 28.8. p. R. t. Balboa.

s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Santos 10.9. til Rio.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 19.9. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Galveston 26.8. til Esbjerg.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Hook of Holland 11.9. til Tampa.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Limmerick 9.9. til Newport News.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

TLG. ADR.:
"RIPPON"

TELEFONER
1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
BOE,
WATKINS,
A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG.

CODER:
BENTLEY'S,
SCOTT'S 9^{de} & 10^{de} UDG.

m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Hongkong 13.9. til Shanghai.
 s.s. *Askø*, Vinding, pass. Kbhvn. 13.9. p. R. t. Stettin.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Osaka 28.8. til Pacific Kyst.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Ioltenau 11.9. p. R. t. Kiskilue.
 s.s. *Allantic*, Petersen, ank. Colombo 11.9.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Hamburg 12.7. til Hull.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Kbhvn. 7.9.
 s.s. *Axel*, Jensen, ank. Grønland 3.8.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Linnhamn 12.9.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbhvn.-Mariager og Kbhvn.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Björkö 11.9. til Grangemouth.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Kiovisto 11.9. til Rouen.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Antwerpen 13.9. til Leningrad.
 s.s. *Bodil*, ank. Stettin 12.9.
 s.s. *Bogo*, Rasmussen, ank. Göteborg 9.9.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 25.8. p. R. t. Melbourne.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool W.S. 10.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 9.9.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben-Hansen, pass. Brunsbüttel 13.9. p. R. t. Stettin.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 1.9.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Cardiff 4.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Trangsund 6.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Harburg 11.9.
 s.s. *Britta*, afg. Danzig 14.9.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Algier 11.9. til Tunis.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Grangemouth 9.9.
 s.s. *Børglum*, Hansen, ank. Rotterdam 10.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Nykøbing F. 12.9. til Göteborg.
 s.s. *Carmen*, ank. Sundsvall 8.9.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Nørre Sundby 11.9.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Cape Town 7.9.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Hook of Holland 13.9. p. R. t. Lappvick.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. London 10.9. til Liverpool.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Danzig 5.9.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Trangsund 11.9.
 s.s. *Dun*, Borch-Clausen, ank. Rouen 9.9.
 s.s. *Danefell*, Voss, ank. Danzig 8.9.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Rotterdam 11.9. til København.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Vladivostok 6.9. til Singapore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Scilly Islands 1.9.
 s.s. *Delaware*, Falkenberg, afg. Rouen 11.9. til Rotterdam.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Brunsbüttel 13.9.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 13.9.
 s.s. *Drooning Maud*, Block, i Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Brunsbüttel 11.9.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tonnesen, afg. Kbhvn.- 13.9. til Antwerpen.
 s.s. *Elic*, Schmidt, ank. Newfahrwasser 13.9.
 s.s. *Ella*, oplagt.

s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 11.9.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, pass. Kielerkanalen 12.9. p. R. t. Mo.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 12.9. p. R. t. Torneå.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. København 11.9.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Danzig 6.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Himango 10.9.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Hook of Holland 12.9.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Poole 11.9. til Kotka.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Holtenau 14.9.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Kotka 12.9.
 s.s. *Esland*, Sørensen, afg. Brunsbüttel 13.9.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 9.9.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Gravesend 9.9. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 9.9.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Tvergaard, i Kbhvn.-Sonderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Bangkok 9.9. til Singapore.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Philadelphia 10.9.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Kbhvn. 9.9.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. New York 11.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Leningrad 11.9. til West Hartlepool.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 5.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Grimsby 10.9.
 s.s. *Frieda*, Theiland, ank. Stettin 12.9.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Antwerpen 11.9. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gaulatyr*, Rasmussen, ank. København 12.9.
 s.s. *Gerda*, ank. Danzig 5.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Montreal 12.9. til Oslo.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Gefle 11.9.
 s.s. *Gunver*, afg. Paspas 11.9.

H

s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Havre 10.9. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Hull 4.9.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Danzig 14.9. til Antwerpen.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Cape Town 7.9.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Trondhjem 10.4.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Kaivusaari 6.9. til Rotterdam.
 s.s. *Harriet*, pass. Hirtshals 14.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Gibraltar 11.9.
 s.s. *Helga*, afg. Nystad 11.9.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 13.9. til Kbhvn.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 10.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 11.9.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 11.9. til Swansea.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. La Rochelle 6.9. til Kotka.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Sorel (Quebec) 9.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 12.9. p. R. t. Thomsen.
 s.s. *Inger*, ank. Raumo 12.9.
 s.s. *Irene Marie*, Stabell, pass. Kieler Kanal 12.9. p. R. t. Frederikshamn.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Montreal 31.8. til Oslo.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jernø, ank. Stettin 10.9.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Lisbon 5.9.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, pass. Lizard 10.9.
 s.s. *Jenny*, pass. Ushant 10.9.
 s.s. *Johanne*, pass. Brunsbüttel 13.9.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Danzig 12.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Manchester 11.9. til Kbhvn.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Philadelphia 30.8.
 m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Colombo 11.9.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 11.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Finland 12.9. til Calais.
 s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Holtenau 10.9.
 s.s. *Karla*, afg. Torre Vieja 13.9.



s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Leningrad 13.9. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Aalborg 13.9.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Dalny 11.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Trangsund 12.9. til Frederikshavn.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Montreal 10.9.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Wiborg 8.9.
 m.s. *København*, Christensen, ank. København 13.8.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Leningrad 2.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Leningrad 8.9.
 s.s. *Lillian*, ank. Rotterdam 10.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 12.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Stavanger 13.9. til Bergen.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Reval 13.-14.9. til Kbhvn.
 s.s. *Maine*, Andersen, henligger i Kbhvn.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Rotterdam 11.9.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. London 12.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hull 3.9.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Exporten.
 s.s. *Marie*, ank. Cartagena 12.9.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 2.9.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. London 4.9.
 s.s. *Maryland*, afg. Rotterdam 26.8. til Buenos Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Portland 9.9. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Riga 9.9.
 s.s. *Musk*, Egense, afg. Livorno 11.9. til Neapel.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nyköbing F. Rut.

N

s.s. *Nancy*, ank. Harnäs 11.9.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Nautik*, ank. Esbjerg 13.9.
 s.s. *Neptun*, ank. Barcelona 12.9.
 s.s. *Nerma*, ank. Malaga 13.9.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk 3.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Rochester 11.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Haparanda 10.9.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Manchester 12.9.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Holtenu 11.9.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Liverpool 9.9.

O

m.s. *Odense*, Viero, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sharpness 10.9.
 s.s. *Oluf Bager*, Tværgaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bahia 6.9. til Kbhvn.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Cardiff 9.9.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 7.9.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Antwerpen 11.9.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Antwerpen 12.9.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Aberdeen (Wash.) 9.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 1.9. til Golfen.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Vladivostok 9.9. til Chiuwantao.
 s.s. *Phonia*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Hook of Holland 8.9.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Randi*, ank. Valencia 12.9.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Hook of Holland 7.9. til Cape Town.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Dok i Fr.havn siden 11.9.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Garston 4.9.
 s.s. *Romø*, Hjorth, ank. Ørnskøldsvik 5.9.

s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 12.9.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Antwerpen 12.9.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Skagen 10.9. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 8.9. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Algoa Bay 9.9. p. R. t. Cape Town.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Shanghai 5.9. til Singapore.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Delagoa Bay 1.9. til Port Said.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Cardiff 9.9.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Delagoa Bay 13.9.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 13.9.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Leningrad 8.9.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Calais 10.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hungerburg 10.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Skagen 12.9.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 12.9. til Aalborg.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Danzig 10.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Yxpila 8.9.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.9.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Fair Isle 8.9.
 s.s. *Stat*, Clausen, afg. Savannah 12.9. til London.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Calais 5.9.
 s.s. *Stella*, afg. Raumo 11.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 11.9.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 11.9.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Esbjerg 13.9. til Rotterdam.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Ny Karleby 10.9.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Thames 10.9.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Hampton Va. 12.9.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarneborg*, Hansen, afg. Brunsbüttel 12.9.
 s.s. *Taarneholm*, Jørgensen, afg. Frederikshavn 13.9. t. Aalborg.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 13.-14.9. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 10.9.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Pedro 10.9. til Panama Kanal.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Suez 13.9.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Cadiz 13.9. til Bonanza.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Grimsby 13.9. til Vilajoki.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 12.9.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 3.9. New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Baltimore 1.9.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Raumo 10.9.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Leningrad 4.9.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Stettin 13.9. til London.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Holtenu 11.9. p. R. t. Haukipudas.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Norfolk Va. 11.9.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Havana 12.9.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Grangemouth 11.9.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 27.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. London 11.9.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Casablanca 11.9.

Ø

s.s. *Ørkild*, Martinsen, ank. Kbhvn. 6.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 8.9.

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
 AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1635-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 **LISSABON** Telegr. Adr. »Beckmann»**TH. MØLLER · KØBENHAVN K.**

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV

højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed

Levering i alle inden- og udenlandske Havne. Kasér ikke gammelt Manillatov, højeste Dagspris betales. Afhentning direkte ved Skib.

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«**KØBENHAVN B** KRISTIANSGADE 22Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**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, Lægtene, Værksteder etc.
Kontrahter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.**ROTTERDAM****AMSTERDAM****ZAANDAM****ANTWERPEN**

Com. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: **J. E. GRANZOW**, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**REDERIJ J. H. BERGMANN**

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626-46688-49399

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering.

Billigste Priser i Amsterdam.

VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENGBL · DE WED. JAN SALM & MEIJER
HUDIG · VEDER & Co. · D. BURGER & ZOONS
Sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«

JOHN P. BEST & CO.**GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overallt): Northship.
Hvilken som helst Code

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Owners' & Captains' Code

bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
førers Kahyt.

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION«

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlere
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannola»
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karliat
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohne
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlere»
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholme»
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blomberg»
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklunde»
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Associations»
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde»
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde»
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde»
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde»
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring»
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Exports»
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass»
Räfså & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlbrost»
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqvist»
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqvist»
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek»
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys»
Isakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Associations»
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompts»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed»
Möllersvik	Stuvarebolaget	»Prompts»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed»
Himango	Stuvarebolaget	»Prompts»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed»
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatch»
do.	F. Thompson	»Thompson»
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompts»
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompts»
Kemi	S. R. Bygglin.	»Bygglin»
do.	Stuvarebolaget	»Prompts»
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoring»

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksesættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske

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.

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8 Mezz.** TLF. 3491 & 13370KAJ OG PAKHUSE: **HOLMS PLADS** TLF. AMAGER 4921

EFTER KONTORTID KALDES S. OLSEN TLF. HELRUP 539 Y

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE»

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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431 · 4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars», Bergen.

Udenfor Kontortid 6074 · 0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnet rundt. Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde: 26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddeffjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 39

FREDAG 24 · SEPTEMBER 1926

33 · AARG

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

LLOYD'S REGISTERS AARSBERETNING

Kul spiller en saa fremtrædende Rolle i hele Verdens Skibsfart, at det er umuligt ikke at komme ind paa den ulykkelige Kulstrejke, som i de sidste Maaneder har udøvet en saa forstyrrende Indflydelse, hedder det i den i London idag af *Lloyd's Register of Shipping* offentliggjorte Aarsberetning for 1925/26. Da Beretningen dækker Tidsrummet fra 1. Juli 1925 til 30. Juni 1926, har Kulstrejken ikke varet tilstrækkelig længe til paa væsentlig Maade at gøre sin Indflydelse gældende paa Selskabets Virksomhed i det Aar — desto kraftigere vil dette vise sig i næste Aarsberetning, da der allerede har været en stærk Nedgang i Antallet af ny Ordre, en Nedgang, som vil vedblive, indtil Kulkonflikten er løst paa tilfredsstillende Maade.

I det Tidsrum, denne Beretning dækker, er der, til Trods for de daarlige Tider i Skibsfarts-Erhvervet, en let Stigning i Tonnagen af Skibe færdigbygget under *Lloyd's* Tilsyn. I Løbet af Aaret har *Lloyd's* Komité anerkendt Planer for 361 ny Skibe til en samlet Tonnage af 1,089,360 Brutto Tons — en betydelig Nedgang fra det foregaaende Aar. Dog ikke for Storbritanniens og Irlands Vedkommende, Tallene viser for dem en Stigning paa 13.3 Procent.

I Løbet af Aaret har *Lloyd's* Register klassificeret 419 ny Skibe til en samlet Brutto Tonnage af 1,330,507 Tons. Af disse 419 Skibe er bygget i

	Tonnage	Antal Skibe
Danmark	13	52,024
Sverige	9	30,446
Storbritannien	269	807,627
Tyskland	27	198,172
Italien	20	69,090
Holland	22	56,743
Forenede Stater	10	35,023
Japan	7	29,762
Frankrig	11	27,471
Britiske Besiddelser	14	14,179

For sig selv og for andre.

Det er ikke uden Interesse, at ovennævnte Tal udviser for Tysklands Vedkommende en Stigning af 140,000 Tons over den Tonnage, som blev bygget i Tyskland Aaret i Forvejen. Af de 198,172 Tons, som Tyskland har bygget, er kun de 36,021 for tyske Redere — Resten er udenlandske Ordre. Af Danmarks 52,024 Tons har cirka 29,000 været for fremmed Regning. Foruden de 30,446 Tons, som Sverige selv har bygget, har det anskaffet 35,000 Tons udenlandske Nybygninger. I Aarets Løb har Norge anskaffet 19 udenlandske Nybygninger til en Tonnage af 111,206 Brutto Tons. Til Trods for, at Italien selv har bygget 69,690 Tons i Aarets Løb, har det dog yderligere erhvervet cirka 36,000 Tons Nybygninger fra Udlandet.

Ved *Lloyd's* Register Aarets Slutning, altsaa den 30. Juni 1926, stod der registreret og klassificeret i *Lloyd's* Bøger ikke mindre end 29,172,698 Tons Handelsmarine. Dette er det højeste Tal, som nogensinde er naaet. Af disse 29 Millioner Tons ejer Storbritannien og dets Kolonier godt og vel 15 Millioner.

Aarsberetningen gør opmærksom paa, hvad den

kalder »en yderst interessant *feature* i Aarets Skibsbygning«. Denne *feature* er Indførelsen af *Bracketless* Systemet, en Modifikation af det velkendte *Isherwood* System. Dette ny System vil bl. a. blive anvendt i forskellige nye Olieskibe, som bliver bygget til *Lloyd's* Klassifikation.

I Aarets Løb har der været en ikke ubetydelig Stigning i Antallet af Skibe beregnet paa at transportere Olie *in bulk*; ikke mindre end 43 oil tankers til en samlet Tonnage af 291,887 Tons er blevet klassificeret i nævnte Tidsrum. Med andre Ord ikke mindre end 21.9 Procent af Aarets samtlige Nybygninger er oil tankers imod 8 Procent i samme Tidsrum forrige Aar. I Juli 1914 udgjorde den af *Lloyd's* registrerede Flaade af oil tankers kun 1,478,988 Brutto Tons; den 1. Juli iaar var den paa 5,664,786 Tons.

Motorskibet fortsætter sin Sejersgang.

Motorskibet fortsætter sin Sejrsang. I Aarets Løb er færdigbygget 198 Motorskibe til en samlet Brutto Tonnage af 1,381,211 Tons, i Sandhed en mægtig Stigning. I *Lloyd's* Register staar idag 2,343 Motorskibe til en samlet Tonnage af 3,493,284 Tons. Af disse er de 192 over 6,000 Tons Stykket. Den første Juli iaar var der 45 Motorskibe, hvis Størrelse var 8,000 Tons og derover — Aaret i Forvejen kun 19.

Det blev en Overgang sagt, at det almindelige oliefyrende Skib i Modsætning til Motorskibet ingen Fremtid havde for sig. Ikke desto mindre bliver stadig mange Skibe ombygget til alternativt at kunne bruge Olie eller Kul til Indfyring, og i Løbet af Aaret blev der bygget ikke mindre end 57 nye Skibe med Oliefyring. Alt i alt har *Lloyd's* Register 18,243,539 Brutto Tons af Skibe, der kan bruge Olie som Brændsel, dog hermed være ikke sagt, at de alle gør det.

Glad for Danmarks Anerkendelse.

Ifølge Aarsberetningen aflagde Repræsentanter for den Nordiske Skibsfartskonference, som blev afholdt her i København sidste Efteraar paa den danske Regerings Initiativ og med Delegerede fra Danmark, Norge, Sverige, Finland og Island, i April Maaned iaar Besøg paa *Lloyd's* Kontorer og antydede, at de nævnte Landes Regeringer var i Favør af nøje Samarbejde med anerkendte Klassifikations-Selskaber med det Formaal for Øje at sikre fuld Kontrol af Skibes Sødygtighed. Et af Resultaterne af dette Besøg var, at *Lloyd's* Komité accepterede alle Bestemmelser i den Konvention, som de nævnte Stater underskrev i København i Januar. Et andet Resultat er, som allerede meddelt her, at Danmark har statsanerkendt *Lloyd's* Klassificering. Med nogen Stolthed nævner Aarsberetningen, at *Lloyd's* Certifikater nu er anerkendt af følgende Stater: Frankrig, Holland, Norge, Sverige, Danmark, Spanien, Grækenland, Belgien, Portugal, Letland og de britiske Besiddelser, hvorved disse Lande spares for Regerings-Inspektion af forskellig Art, og hvorved stor Ulejlighed og Forsinkelse spares for nævnte Landes Skibsredere.

SJAKALERNE BLEV SKUFFEDE

Der er dog alligevel lidt Retfærdighed til i denne Verden. Likvidations-Sjakalerne havde allerede faaet Tænderne i Dampskibsselskabet *Orion*, og det saa ud til, at ogsaa dette Selskab skulde slaas ihjel for at skaffe en kunstig Aktiemajoritet en hurtig Fortjeneste og Sjakalerne fede Likvidations-Gebyrer. Heldigvis gik Rederen, Generalkonsul *C. P. Jensen* og Medlemmer af den gamle Bestyrelse til Landsretten, der kendte for Ret, at de afgørende Stemmer ved Generalforsamlingen var afgivet under falske Forudsættninger. Vore Læsere vil sikkert mindes, at en Fru *Ruben* gav den likvidationsønskende Minoritet Fuldmagt uden at ane, at de Herrer ønskede at likvidere og derved berøve en Masse Mennesker deres Erhverv og daglige Brød. Hun tilbagekaldte den derfor, men den valgte Dirigent, som repræsenterede Likvidations-Interesserne, vilde ikke anerkende Tilbagekaldelsen, og det foreløbige Resultat blev som bekendt, at Likvidationen vedtoges. Dette har nu Landsretten omstødt ved at udtale:

»Det maa antages at Fru *Ruben* ved de af hende tagne Beslutninger om Stemmeafgivningen og Fuldmagten, kun har fulgt sine egne Interesser, og da det derhos drejer sig om en for disse saa betydningsfuld Vedtagelse som Selskabets Likvidation, findes det under de foreliggende Omstændigheder naturligt, at Fru *Ruben* er berettiget til at tilbagekalde Fuldmagten. Da hendes Stemmer derefter vilde være blevet afgivet mod Likvidationen, vilde denne ikke have opnaaet det fornødne Stemmetal«.

Med denne Motivering erklærede Retten Generalforsamlingens Beslutning om Likvidation for ugyldig. Den nærmeste Fremtid vil vise, om de likvidationslystne har Mod og Humør til at appellere denne Kendelse til Højesteret.

HÆMMENDE SKIBSFARTS-BESTEMMELSER I TYRKIET

Ifølge Meddelelser i den tyrkiske Presse er de Indskrænkninger, som Art. 9 i den Handelsoverenskomst, der afsluttedes i Tilknytning til Lausanne-Traktaten, traadt i Kraft fra den 1. Juli. Ved denne Artikel har Tyrkiet forbeholdt sig Retten til at reservere Kystfarten paa Tyrkiet for Landets egne Skibe. Indtil 1. Juli havde tre britiske, tre franske og tre

italienske Linjer Tilladelse til at drive Kystfart mellem tyrkiske Havne.

I en Kommentar til det nye Dekret udtaler *Wirtschaftliche Nachrichten*, at den tyrkiske Fredsdelegation trods Lausanne-Traktaten under Tryk af Repræsentanterne for England, Frankrig og Italien var tvunget til at gaa med til, at det tillodes tre Skibsfartsselskaber fra hvert af de tre nævnte Lande at drive Skibsfart i tyrkiske Farvande i to Aar. De britiske Selskaber, der er Deltagere i dette Privilegium, er: *The Khedival Mail Line Steamship and Graving Co., Ltd.*, *The Patriotic Steamship Co.* og *Ellerman Line, Ltd.* Indtil nylig var *The Khedival Mail Line* det eneste britiske Selskab, som opretholdt denne Kysttrafik, men adskillige udenlandske Selskaber, *La Compagnie Paquet*, *Messageries Maritimes*, *Lloyd Triestino* og *Servizzi Marittimi*, drev Kystfart paa Tyrkiet uden dog at faa noget synderligt Resultat ud af det, idet de tyrkiske Købmænd som Regel gav Skibe af deres egen Nationalitet Fortrinnet. Udenlandske Selskaber var derfor mere eller mindre udelukkede undtagen i smaa Havne som *Mersina* og *Adalia*, som de tyrkiske Skibe ikke anløb regelmæssigt, og ved Afslutningen af Juni 1926 ophørte de tre nævnte Landes Privilegium. Den eneste tyrkiske Linje, der er gaaet væsentlig frem med Hensyn til Kyst-Rutefarten er *Seiri Sefain*, der er subventioneret af Regeringen. Dette Selskab har nylig foretaget store Køb af Skibe. De fleste private tyrkiske Linjer er beskæftigede med Transport af Kul, Korn, Mel og Træ. Efter at Freden var bleven sluttet, ventede de tyrkiske Selskaber gode Forhold og købte en Mængde gamle Skibe i den Anledning, men deres Forhaabninger skuffedes, og der er nu indtruffet en Krise.

I Forbindelse med ovenstaaende er det interessant at se, at Trafikken paa Konstantinopel i Marts og April i Aar ifølge *Wirtschaftliche Nachrichten* var: Indgaaet 153 Skibe, af hvilke 18 var britiske, 56 italienske, 32 rumænske, 22 franske, 6 bulgarske, 6 russiske, 6 tyske, 3 græske, 2 hollandske, 1 amerikansk og 1 belgisk. Der landsattes 5,007 Passagerer og og indskibedes 2,676.



FRAGTERNE I AUGUST 1926

Ligesom i hver af de to foregaaende Maaneder viser Opgørelsen over Fragratetallet — med Udeladelse af Rater for britiske Kul — ogsaa for August Maaned en Opgang paa 5 à 6 pCt. Blandt de enkelte Rater var der størst Stigning for Timecharter, især i transatlantisk Fart, og for Trælast.

Den af *The Economist* foretagne Indeks-Beregning — i hvilken der indgaar en Række Fragtruter, som under normale Forhold besejles i forholdsvis ringe Omfang af danske Skibe, og hvis Rater derfor ikke er med i den danske Opgørelse — har ogsaa givet et stadig højere Gennemsnit for hver af Sommermaanederne. Stigningen i *The Economist's* Fragt-Indeks (bortset fra Fragter for Englands Kuleksport) fra Maj

til August, d. e. den samlede Opgang i de tre sidste Maaneder, var 27½ pCt., altsaa noget mere end Stigningen for de Rater, der indgaar i den danske Opgørelse. Den største Stigning viser Farten paa Australien, med over 50 pCt., medens de Rater for europæisk Fart, som *The Economist* tager med, nærmest har holdt sig uforandret; dette sidste hidrører bl. a. fra Stagnation (paa Grund af Kulmangelen) i Ersttrafikken, hvilken Fart er af forholdsvis langt større Betydning for de britiske end for de danske Skibe; omvendt har danske Skibe en større Andel end de engelske i den østersøiske Trælasttransport, i hvilken Fragterne som ovenfor nævnt har været stigende i de sidste Maaneder.

NORSK REDERI LIKVIDERER

I A/S *John K. Haalands Rederi* holdtes forleden ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Repræsentantskabets Formand, Skibsreder *Thv. Johan Dyvik*. Til Behandling forelaa Spørgsmaalet om Selskabets Afvikling. Selskabets største Kreditor, *Bergens Privatbank*, som har 1,780,000 Kr. tilgode, havde gjort Fordring paa at faa indbetalt et Afdrag paa 250,000 Kr. Dette saa Bestyrelsen sig ude af Stand til at betale. Selskabets 4 Baade havde ifjor haft et meget daarligt

Aar og havde haft et Underskud paa Driften af ca. 70,000 Kr. Aarsagen til Misæren er, at Markedet i Amerika havde været elendigt. Bestyrelsen foreslog derfor, at man gik til Likvidation og valgte Bankchef *Knut Jacobsen* og Skibsreder *Christian Haaland* som Medlemmer af Afviklingsstyrelsen. Dette blev vedtaget. Bestyrelsen fik Fuldmagt til at sælge Selskabets 4 Baade. Disse er Dampskibene »*Thomas Haaland*«, 5,500 Tons, »*Karmøy*«, 2,000 Tons, »*Hitterø*« og »*Utsira*«.

N Y R U S S I S K S K I B S F A R T S L O V

Det danske Generalkonsulat i Leningrad har tilstillet Udenrigsministeriet Teksten til nedenstaaende ny russiske Skibsfartslov. Da der ikke hidtil har foreligget nogen saadan Lov, blev der af de russiske Myndigheder ofte truffet Dispositioner, der var stridende mod international Praksis paa Skibsfartsomraadet, og Opmærksomheden henledes særligt paa Paragrafferne 19, 43, 44 og 46, hvis Indhold klarlægger Spørgsmaal, som tidligere har givet Anledning til Stridigheder.

Loven, der er traadt i Kraft den 15. Juni, er langt mere udførligt affattet end lignende Love i andre Lande, hvilket antagelig skyldes et Ønske om at give de nuværende russiske Ledere af Søfartsinstitutionerne en Slags Lærebog i Søfartsanliggender.

1. Art. Almindelige Bestemmelser.

1. Nærværende Forordning vedrører: a) Søtransport af Gods og Passagerer mellem Unionens Havne, mellem Unionens og Udlandets Havne og omvendt; b) Søtransport mellem udenlandske Havne i Tilfælde af at begge Parter (Reder og Afskiber) er Undersatter af eller juridiske Personer under Unionen.
2. Unionens Søfartsinstitutioner foretager alle Militærtransporter paa Grundlag af særlige Overenskomster mellem deres Bestyrelse og Folkekommisariatet for Krigs- og Marinevæsenet under Udstedelse af særlige Dokumenter, der i Fald dette behøves kan ombylles med Konnossementer (§ 8) eller Passagerbillerter (§ 54).

2. Art. Søtransport af Gods.

3. Ved Fragtkontrakten forpligter den ene Part (Rederen) sig til imod en vis Godtgørelse (Fragten) at transportere pr. Skib til en bestemt Havn en af den anden Part (Afskiberen) modtagen Ladning.

Fragtkontrakten kan forudse: a) at hele Skibet, Dele deraf eller bestemte Rum stilles til Afskiberens Raadighed, eller afsluttes b) uden saadanne Betingelser.

En Fragtkontrakt henhørende under »a« kaldes et Certeparti.

4. Det gensidige Relsforhold mellem Parterne vedrørende Fragtkontraktens Optyldelse bestemmes ved den i Konnossementet (§ 8) tilserede Overenskomst eller, hvis Certepartiet foreligger, i Henhold til dette. Ved ufuldstændig Overenskomst suppleres denne af nærværende Lov.

En Overenskomst, som strider imod de i Loven fastsatte specielle Regler, vil være at betragte som ugyldig.

Anmærkning. Hvis hverken Certeparti eller Konnossement foreligger, kan Betingelserne for Parternes Overenskomst kun fastsættes ved skriftlige Beviser.

5. Relsforholdet mellem Reder og Modtager fastsættes ved Konnossementet.
6. Betingelser, som indeholdes i Certepartiet, er kun bindende for Modtageren i Tilfælde af, at disse er opført i Konnossementet eller at der i dette refereres til samme.
7. Rederen er forpligtet til rettidig for Rejsens Begyndelse at bringe Skibet i sødygtig Stand, at komplettere Besætningen og at forsyne det med Forraad, samt til at bringe Rum, Magasiner og Kølerum i den Stand, som garanterer behørig Modtagelse, Transport og Opbevarelse af Ladningen.

Dette Punkt ansvarliggør ikke Rederen for skjulte Mangler, som ikke kom for Dagen ved Udvisning af tilbørlig Omsorg.

En Overenskomst, som fritager Rederen for Ansvar for Bestemmelser under nærværende Punkt, er ugyldig.

8. Efter Ladningens Modtagelse paa Skibet faar Afskiberen udleveret Konnossementet underskrevet af Rederen, af en af ham befuldmægtiget Person eller af Føreren for Skibet. Konnossementet udstedes paa Basis af en skriftlig Erklæring underskrevet af Afskiberen.

Afskiberen er forpligtet til at erstatte Rederen enhver Skade, opstaaet som Følge af uønskelige eller fejlagtige Opgivelser i Erklæringen.

Afskiberens Forbehold om Fralæggelse af Ansvar vedrørende nærværende Punkts tredje Del er ugyldig.

9. Konnossementet udstedes i mindst to Eksemplarer, hvoraf et Eksemplar udleveres til Afskiberen, det andet følger med Ladningen. Efter Afskiberens Ønske kan denne faa udleveret Konnossementet i flere Eksemplarer af samme Indhold. I dette Tilfælde angives i hvert Eksemplar Antallet af udstedte Eksemplarer. Hvis Afskiberen har faaet udleveret Konnossementet i flere Eksemplarer, mister efter Udlevering af Ladningen paa et af dem de øvrige deres Gyldighed.

Konnossementet gælder som Bevis for, at Rederen har modtaget den i det beskrevne Ladning.

10. Konnossementet kan udstedes a) paa en bestemt Persons Navn, b) til Afskiberens eller Modtagerens Ordre, c) til Ihændeleveren.

Konnossement, som er udstedt paa en bestemt Persons Navn, kan ved Endossement overdrages til en tredje Person.

Konnossement, som er udstedt »til Ordre«, kan ved Endossement overdrages til en bestemt Person eller »in blanco«.

11. Konnossementet skal under Risiko for at blive erklæret for ugyldigt indeholde: a) Angivelse af Skibets Navn og Flag (dette Punkt gælder kun for Ladninger, som skal transporteres med et bestemt Skib); b) Rederens Navn; c) Afskibningshavnen og Afskiberens Navn; d) Bestemmelsehavn eller i Tilfælde af, at Certeparti foreligger, Skibets Rute; e) Ladningsmodtagerens Navn eller Bemærkning om, at Konnossement er udstedt til Afskiberens Ordre, eller Ladningsmodtagerens Navn med Bemærkning om, at Konnossementet er udstedt til Ladningsmodtageren eller dennes Ordre, eller Bemærkning om, at Konnossementet er udstedt til Ladningsmodtageren eller dennes Ordre, eller Bemærkning om, at Konnossementet er udstedt til Ladningsmodtageren eller dennes Ordre, eller Bemærkning om, at Konnossementet er udstedt til Ihændeleveren (§ 10); f) Ladningens Art og Mærker, samt Kolliantal eller Mængde eller vægt ifølge Afskiberens skriftlige Erklæring; g) Fragtbeløbet, samt andre Rederen tilkommende Betaalinger eller Angivelse om, at Fragten skal erlægges ifølge Certepartiet; h) Tid og Sted for Konnossementets Udstedelse; i) Antal af udstedte Eksemplarer.

Hvis de i Punkt »i« angivne Tal ikke er bleven kontrolleret, er det tilladt Rederen at opgive disse i Konnossementet under tilsvarende Forbehold.

Ved Overenskomst mellem Parterne kan der foruden ovenstaaende ogsaa indføres andre Betingelser for Transporten i Konnossementet.

12. Efter at Konnossementet er blevet udleveret, har kun den retsmæssige Indehaver af dette Ret til at disponere over Ladningen (d. v. s. Ret til at forlange denne tilbagegivet, eller omadresseret), samt til at faa denne udleveret.

Retsmæssig Indehaver af Konnossementet er følgende Personer: a) for Konnossementer udstedt paa en bestemt Persons Navn — enten Afskiberen eller den Person, som er angivet i Konnossementet som Modtager, eller den Person, paa hvis Navn eventuelt Endossement lyder; b) for Konnossementer udstedt til Afskiberens Ordre — enten Afskiberen eller den Person, paa hvis Navn eventuelt Endossement lyder, eller Ihændeleveren af Konnossementet i Tilfælde af Endossement »in blanco«; c) for Konnossementer udstedt til Modtagerens Ordre — enten Afskiberen eller Modtageren eller den Person, paa hvis Navn eventuelt Endossement lyder, eller Ihændeleveren af Konnossementet i Tilfælde af Endossement »in blanco«; d) for Konnossementer udstedt til Ihændeleveren — Ihændeleveren af Konnossementet.

Afskiberen maa for at virkeliggøre sin Ret til at disponere over Ladningen og for at kunne forlange denne udleveret i de i Punkterne »a« og »c« anførte Tilfælde forelægge alle de ham udleverede Eksemplarer af Konnossementet.

I Tilfælde af at Rederen har udført en af ovenstaaende Personers Ordre eller udleveret Ladningen til en af disse, bortfalder hans Ansvar for de øvrige retsmæssige Indehavere af Konnossementet.

13. Afskiberen er forpligtet til i Tide at overgive Rederen alle Papirer, som kræves ifølge Havne-, Told- eller andre Regler, og er ansvarlig overfor Rederen og tredje Person for Tab opstaaede som Følge af forsinket Overlevering af disse eller for uønskelige eller mangelfulde Angivelser heri, ligeledes for sin (Alladerens) Ikke-Overholdelse af nævnte Regler.

14. I Tilfælde af at Ladningen skal transporteres i et bestemt Skib, kan den ikke uden Afskiberens Samtykke lades paa noget andet end det i Konnossementet angivne Skib.

15. Førerskifte indvirker ikke paa Fragtkontrakten.
16. Ladningen fordeles eiter Førerens Skøn, men kan dog ikke placeres paa Dækket uden Afskiberens skriftlige Indforstaaelse.

17. Lastetiden fastsættes efter Overenskomst mellem Parterne.
18. Det overlades til Parterne at indgaa Overenskomst vedrørende Overliggedage efter Lasteterminens Udløb.

Som Overliggedage regnes ikke Dage, paa hvilke Lastning grundet paa Rederens Skyld ikke har kunnet finde Sted.

19. Godtgørelse for Overliggedage beregnes efter de for de forskellige Havne fastsatte Normer, offentliggjort af respektive Børskomiteer; hvis saadanne Normer ikke findes, beregnes Godtgørelsen efter Udgifterne til Underhold af Besætning og Skib. Afskiberen er forpligtet til paa Førerens Forlangende at erlægge Godtgørelsen for Overliggedage efter hver Overliggedags Udløb.

DEN SKANDINAVISKE MØNTUNION

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Vi gjorde i sidste Numer Professor *Gustav Cassel's* Betragtninger over Den skandinaviske Møntunion til Genstand for en nærmere Omtale og nævnte, at de i mangt og meget var i Modstrid med de videnskabeligt underbyggede Meninger, som Professor, Dr. polit. *Axel Nielsen* var Talsmand for paa det national-økonomiske Møde, som for nylig blev holdt her i København. Medens Professor Cassel ønsker Død over alle Møntunioner, vil hans danske Kollega have den skandinaviske genoprettet igen, men paa en væsentlig anden Basis. Ved at sammenholde de to vidt forskellige Synspunkter faar man et klart Billede af, hvordan man i de to Lejre ser paa Situationen.

Vi skal i denne Artikel kun beskæftige os med Professor Niensens Foredrag, der med fuld Ret vakte den største Interesse i den store Kreds af Nationaløkonomer, som var kommet sammen paa Christiansborg for at drøtte en Del af Tidens brændende Spørgsmaal.

*

Medens Professor Cassel gik ud fra, at en Møntunion altid var af det Onde, fordi man i Krigstilfælde eller under lignende ekstraordinære Omstændigheder kun havde Vanskeligheder af en saadan, mente Professor Axel Nielsen at man burde indrette sig for fredelige Tilstande og at en Møntunion ud herfra havde sin Berettigelse. Men en simpel Genoplivelse af den gamle Møntunion tog han ikke til Orde for. Gennem en Udredning af den skandinaviske Møntunions Historie, hvor han især lagde Vægten paa den Udvidelse, Møntunionen havde faaet ved Overenskomsten mellem de tre Landes Seddelbanker i 1885 om Afgivelse af provisionsfri Anvisninger paa hverandre og Modtagelsen af de andre Bankers Sedler til Pari, paaviste han, at Møntunionen i denne udvidede Skikkelse var faldet tilfredsstillende ud, idet man derigennem opnaaede den absolut faste Vekselkurs imellem Landene. Som bekendt varede Overenskomsten af 1885 dog kun i tyve Aar, fordi Sverige opsagde den i 1905. Snart efter kom bl. a. Danmark ind paa at opkræve Provision af Anvisninger paa Sverige og Norge, en Provision, der efterhaanden steg til en Promille. Man vil erindre, at Folk til Gengæld sendte Sedler til de andre Lande, da dette kunde gøres med lavere Omkostninger, og man var saaledes før Verdenskrigen kommet dertil, at Udvidelserne af Møntunioner var i Færd med at bortfalde. Professor Nielsen erindrede om, at disse Forhold havde skabt den Opfattelse, at en Møntunion var umulig at opretholde, men paaviste, at denne Udvikling maatte føres tilbage til den Mangel paa fremmed Valuta, der af og til gjorde sig gældende i Danmark, saa stærkt kapitalimporterende som det var, og at man ved en anden Valutapolitik sikkert kunde have opretholdt den faste Vekselkurs.

*

Professor Nielsen var af den Mening, at det var ønskeligt at faa en Møntunion, men gjorde udtrykkelig opmærksom paa, at i Spørgsmaalet Møntunion eller ikke Møntunion er det ikke udelukkende økonomiske men ogsaa almene kulturelle og følelsesbestemte Momenter, som gør sig gældende. Vilde man imidlertid en Møntunion, og Professor Nielsen personlig ønskede en saadan, maatte man paa den anden Side ogsaa drage sig Erfaringerne fra tidligere Tid til Nytte, og ikke mindst Erfaringerne fra Krigens Tid. Han paaviste her, hvorledes man i Krigens første Aar ikke kunde blive klar over, hvorvidt Møntunionen eksiste-

rede eller ikke eksisterede og hvorledes dette havde været til stor Skade for Næringslivet, der ikke kunde faa at vide, om det var selvstændige Pengesystemer, de tre Lande havde. Han mindede ogsaa om de Vanskeligheder, Skillemønten fra Danmark havde voldt, og slog til Lyd for, at man ved en eventuel Fornylse af Møntunionen skulde komme ind paa faste Regler for, om den under saa ekstraordinære Omstændigheder skulde bevares eller automatisk ophæves.

Skillemøntunionen er jo i Øjeblikket ophævet ved Tillægskonventionen af 1924, hvorved hvert Land fik Ret til at præge sin Skillemønt. Men for Guldmøntens Vedkommende bestaar den stadig, og i det Øjeblik Danmark i nær Fremtid, efter hvad der er bebudet, gaar over til Guldmøntfoden, lever Unionen af 1873 automatisk op mellem Sverige og Danmark, medens det er tvivlsomt, hvorledes det forholder sig med Modtagelsen af Banknoter til Pari og Overenskomsten af 1905, der jo ikke blev indgaaet mellem Staterne, men mellem Seddelbankerne. Ud herfra var det netop Tidspunktet nu at gøre sig klart, hvorvidt man vilde have en Møntunion eller ej, og under Diskussionen blev dette Moment igen trukket stærkt frem baade af Professor *Heckscher* og især af Generaldirektør *Koefoed*, der opfordrede de nordiske Landes Regeringer til at nedsætte et Udvalg angaaende denne Sag.

*

Professor Nielsen trak Linierne op for den Form for Møntunion han mente man skulde stræbe efter. Medens man tidligere havde lagt Vægten paa Intercirkulation af Mønten udenfor Unionens Lande saa han Betydningen af Samvirken i at skabe den første Vekselkurs imellem de nordiske Lande, altsaa netop det som Overenskomsten af 1885 i sin Tid havde virkeliggjort. Da han jo i sin Indledning havde godtgjort, at den Vanskæbne som denne Overenskomst havde haft meget vel kunde have været undgaaet, slog han til Lyd for, at Centralpunktet i et Samvirke maatte være, ikke som i 1885 en Overenskomst mellem Bankerne, der vilkaarligt ophævedes af dem, men en Overenskomst mellem Staterne om Udstedelse af provisionsfri Anvisninger gennem Seddelbankerne, og samtidig Modtagelse af hverandres Sedler til Pari. Under en saadan Form kunde ogsaa Finland knyttes til de andre nordiske Lande til Trods for at Finmarken ikke let lader sig omsætte til anden skandinavisk Mønt. Afgørende maatte det være for noget saadant, at de skandinaviske Lande holdt uvægerligt fast ved Guldfoden og enhver Form for Samvirke maatte derfor ogsaa indskrænke Landenes Adgang til, uafhængigt af de andre Lande, at udstede Ind- og Udførselsforbud af Guld; i Skandinavien, hvor Gullet jo aldrig har cirkuleret, vilde et Samvirke paa den her skildrede Basis, være fuldt ud tilstrækkeligt; idet ingen tænkte paa at genoptage Møntunionen for Skillemøntens Vedkommende. Det frembød yderligere den Fordel at man forholdsvis let under ekstraordinære Forhold, hvor Samvirke ikke vilde være mulig, kunde komme bort fra hverandre.

*

Som man ser ønskede Professor Nielsen ikke Møntunionens Genopstandelse i dens gamle Skikkelse men mente at Erfaringerne havde godtgjort at man maatte søge nye Former for Samvirke. Utvivlsomt maa ogsaa en Møntunion uden fast Vekselkurs mellem Landene anses for en tvivlsom Foranstaltning idet det for Næringslivet og Samkvemet i Norden maa være den faste Vekselkurs der maa blive af afgørende Betydning.

Johannes Lehmann.

COMMONWEALTH SHIPPING LINE NEDSÆTTER FRAGTERNE

The Australian Commonwealth Shipping Board har udsendt Bekendtgørelse om en betydelig Fragtnedsættelse for Varer afskibet med Commonwealth Shipping Line's Skibe fra australske Havne til United Kingdom og Europa.

De paagældende Fragtnedsættelser udgør for Smør 11 pCt. og for frosset Kød 13 pCt.

Samtidig oplyses det, at der er taget Bestemmelse om vigtige Forandringer med Hensyn til Commonwealth Line's Drift. Sejladsen fra den engelske Vestkyst, ligesom al anden Fart, der ikke udviser Fortjeneste, vil blive opgivet, og Liniens tidligere tyske Skibe, der er for langsomme og for dyre i Drift, vil blive lagt op og udbudt til Salg.

"DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBÆRETNING

København, den 21. September 1926.

Kulbefragtingen fra Amerika fortsættes stadig i større Maalestok. Rater, som for kort Tid siden syntes ganske uopnaaelige, betales nu glat væk, og da Striken alligevel ser ud til at kunne fortsættes endnu en rum Tid, er det ikke godt at vide, hvad Raterne til Slut vil komme op i. Nu maa det ikke lades ude af Betragtning, at i Strikens første Par Maaneder var Fragten Doll. 2.80—3.00, og først i den senere Tid har Skibene kunnet tjene noget paa Kultransporten, men den stadigt voksende Efterspørgsel efter Kultonnage har pustet Liv i andre Markeder, saa de første Par Maaneder tegner godt. Næst efter Nordamerika er det hjemgaaende La Plata Marked, som er steget mest og hurtigst; Montreal maa snart følge Trop, hvis Eksporten skal komme i Gang i denne Sæson. Montreal Befragterne vil gerne fragte og betaler ogsaa en sejlbar Rate, men kan foreløbig alligevel ikke konkurrere med Nordamerika. Sortehavet og Donau kan opvise pæne Stigninger, ligesom Nord- & Østersøen er meget fast, men der er næsten altid et »aber dabej« ved kunstige Fragtstigninger, og denne Gang er det de fortvivlede Bunkerforhold, der tager Glansen af Helhedsindtrykket. Baadene kan nok faa et Overskud paa de fleste Rejser, og det er jo Meningen, men i Forhold til Risikoen og de Kapitaler, som er nedlagt i Skibene, bliver Overskuddet ikke stort nok. Bare til Forrentning af Kapitalen, Vedligeholdelse og Henlæggelser til Survey etc. medgaaer det allermeste, og mange skal desuden først dække ind, hvad der er tabt de sidste Aar — enten ved Tab paa selve Driften eller ved at ligge stille.

Medens dette skrives indløber der Meddelelse om fortsat Fasthed i alle Markeder; ikke mindst Nordamerika og La Plata. Efter at der i Fredags blev sluttet ca. 40 Baade for Kul alene, aabnede London Børsen i Lørdags meget fast; alene et enkelt Firma tog saaledes 32 Baade for Kul til stadig forbedrede Rater. Det højeste hidtil er 28/- for spot Baad, og den videre Udvikling maa imødeses med Spænding.

TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen er stadig meget livligt med stigende Fragter. Helt pæne Rater er allerede opnaaet, og vi tager vist ikke fejl, naar vi mener, at det bliver bedre endnu — især for Ladninger til U.K., som helst skal være fremme inden 31/10. Kuleksporten fra Nord- og Østersøhavnene gør sit til, at Østersøen ikke er overfyldt med fragsøgende Baade, og Bunkerpriserne og andre Ting gør, at Rederne maa have en ordentlig Fragt for at dække ekstra Udgifterne. Filantroper i den Forstand er vel ingen, og al Forretning er jo baseret paa Avance. En Del valutasvage Lande med lavere Mandskabs- & Kostkonto end de skandinaviske Landes underbyder hyppigt, ogsaa hvor det er ganske

Medens Liniens tidligere havde 53 Skibe, har den nu kun 7 Skibe i Fart, deriblandt de fem saakaldte »Bay-Baade«. Siden September 1923 er 44 Skibe bleven solgt, nemlig de 11 »Austral«-Dampere, 6 »D« Class- og 14 »E« Class-Dampere samt 13 tidligere tyske Skibe.

Liniens »Bay«-Baade siges nu at indtjene betydeligt mere end de koster i Drift, og vil fremtidig blive anvendt i Farten paa London, som Liniens vil koncentrere hele sin Opmærksomhed paa.

Ved at trække Resten af den gamle uskikkede Tonnage tilbage, menes det, at mere end Fragtnedsættelsen vil indvindes.

unødvendigt. En Ladning Pulpwood fra Wiborg til Rouen, som udbødes til 40/- »try more« blev taget af et af disse Landes Baade til 38/-. Overskudet for denne specielle Baad bliver maaske mere med 38/- end for en anden med 41/-, men det forandrer ikke Sagen, og tjener ikke Skibsfartens Interesser. Pulpwood Jacobstad-Calais/Rouen har sidst betalt 43/6d. 44/6d. Uleåborg-Rotterdam Hfl. 26½ og der bydes nu Hfl. 27.00 fra Jacobstad & Gl. Karleby.

Raumo-London er gjort til 50/- netto, Kemi/Hull 58/6d. + 4/-, Wiborg/Bristol er fra 60/- kommen op i 63/- o.s.v.

HVIDEVAVET

Sæsonen er snart forbi for iaar. Silke er der ikke spundet paa den Kant, men glædeligt er det, at Sæsonen slutter betydeligt bedre, end den begyndte. De sidste Befragtninger er gjort paa Basis af 80/- for 6/800 Stdr. Baade, 79/- for 1,000 Stdr., og Mesane/London endog 87/-.

CANADA

følger ikke med, og der skal store Rater til for at konkurrere med Kul og Korn.

KUL, KOKS ETC.

Koks Rotterdam/Danmark slutes til 9/- 9/3d. Kul Stettin/København ca. 8/6d. 9/- for 12/1,500 Tonnere, Stettin/E.C. har betalt 10/- for 1,600 Tonner, fri Losning, og 14/- til Vestkysten. Elben/E.C. noterer 6/6d. for 2,500 Tonner. Markedet er fast, men det forbauser, at Raterne ikke er kommen højere op. Ekspeditionen i Rotterdam er meget forskellig. Som Regel dog langsom, og i de andre Havne meget op og ned. En rigelig Demurrage og Lastningsgarantier maa kunne forlanges, og faas som Regel.

MIDDELHAVET ETC.

Alle udgaaende Laster er bedre — selv om det kun drejer sig om 3d. à 6d., og af de hjemgaaende Markeder maa især lægges Mærke til Sortehavet og Donau. Fra Sortehavet er betalt fra 18/- op til 19/3d. til Kontinentet, en Bedring paa 3 à 4 shillings, og da Tonnagen ikke er altfor rigelig i de Farvande, stiger Markedet antagelig mere. Donau har hidtil sluttet meget lidt, og det lader til, at 22/6d. Basis Kontinentet ikke formaar at tiltrække Tonnage. Udgifterne er meget store i Donau, og de fleste Redere har vist haft en eller anden dyrekøbt Erfaring, som ikke frister til Gentagelse. I alle Tilfælde skal Betalingen være der-efter.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kuleksporten til U.K. sætter de andre Markeder i Skygge. For ganske kort Tid siden tog mange Baade

(Fortsættes Side 642)

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon. . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg

★

JØRGEN L. FISKE
(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)
HAVNEVEJ 40
Telefon Nr. 166
HOLBÆK Telegr.-Adr.: »Fisker«
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

WILH. CHR. BECH

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOINA«
Telefoner: Mæg. erkt. 24. Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.

(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER

SWORN SHIPBROKER

KOLDING

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

UNDERVÆGT PAA KULLASTER I BRITISKE HAVNE

Der har i den senere Tid været en Del Sager vedrørende Transport af Kul fra Kontinentet til britiske Havne. Rejserne har fundet Sted dels under Baltcon- og dels under Coastcon-Charter. Begge disse Certepartier indeholder en Bestemmelse om, at Modtagerne har Ret til at betale Fragt efter udleveret Vægt, men i saa Fald maa de meddele dette skriftlig, før Losningen begynder:

»With option to Consignees which must be declared in writing before breaking bulk to pay on delivered weight, in which event cargo to be weighed on board or alongside by official weigher, consignees paying all expenses, but Owner or Agent having liberty to provide check clerk at vessel's expense.«

Denne Bestemmelse benytter nu Modtagerne sig af. Lasten bliver vejlet af Jernbaneselskabet, og som Regel viser Vejningen en betydelig Undervægt.

90 A A R

I Onsdags fyldte en af den danske Skibsfarts Hædersmænd, Kaptajn *Mærsk-Møller*, St. Jørgens, 90 Aar.

Mærsk-Møller er født paa Romø ved Sønderjyllands Vestkyst den 22. September 1836. Lige fra Barnsben stod hans Hu til Søen, og saa snart han var gammel nok, stak han til Søs. Allerede som 26-aarig blev han Fører af Skonnerten »Prima« af Dragør, og derefter førte han en Del Sejlskibe, bl. a. Barken »Enigheden« og Barken »Valkyrien«. Med den sidste forliste Kaptajnen den 14. December 1883 i stærk Storm under Skotlands Vestkyst. Med Undtagelse af en Skibsdreng blev Besætningen reddet, medens Skibet totalt forliste.

Derefter tog Kaptajnen engelsk Skibsførereksamen og sejlede med engelske Dampskibe i Kystfart, indtil han i 1886 købte s.s. »Laura«, som han førte til 1898, hvorefter hans ældste Søn fik den at føre.

I 1904 stiftede Mærsk-Møller Dampskibsrederiet »Svendborg«, der under hans kyndige og energiske Ledelse hævdede sig som et af vore førende Rederier, der har en Flaade paa 11 Dampskibe og 2 Motorskibe.

Ved Afstemningen i 1919 var den da 83-aarige Kaptajn med til at stemme sin Fødeø, Romø, hjem til gamle Danmark.

Trods sin høje Alder er Mærsk-Møller stadig Reder for Dampskibsselskabet.

I de senere Aar har han boet i St. Jørgens, hvor Lykønskningerne fra Venner og Bekendte i Onsdags strømmede ind til den gamle Kaptajn.

Vi beder om at maatte føje vore Lykønskninger til alle de mange andre og ønsker, at den gamle Skibsreder maa have endnu en Række lykkelige Aar tilbage.

Fortsat fra Side 637).

Hvis Afskiberen ikke opfylder dette Forlangende eller ikke stiller Garanti for dets Opfyldelse, er Føreren berettiget til enten at afbryde Lastningen, under Annullering af Kontrakten, og inddrive det fulde Fragtbeløb, eller, hvis han ikke afbryder Lastningen, at angive paa Konnossementet den ham tilkommende Godtgørelse for Overliggetid og at forlange denne Godtgørelse af Ladningsmodtageren.

20. I Tilfælde af at hele Skibet er bleven befragtet, har Føreren ikke Ret til at nægte at modtage Gods, som er bleven frembragt inden Indladningsterminens Udløb eller i Tilfælde af Overenskomst mellem Parterne vedrørende Overliggetid — inden dennes Udløb, selvom Modtagelse og Indladning af Godset maatte opholde Skibet udover den fastsatte Termin. For hver Dag, Skibet opholdes, er Afskiberen forpligtet til at yde Rederen samme Godtgørelse som for en Overliggedag og erstatte de ved Opholdet opstaaede Tab. Hvis ifølge Fragtkontrakten kun en Del af Skibet eller bestemte Rum er befragtede, er Føreren berettiget til efter ovennævnte Terminers Udløb at nægte Modtagelse af det Gods, som grundet paa Forsinkelse fra Afskiberens Side ikke uden Ophold for Skibet paa behørig Maade og uden Skade for Resten af Ladningen kan anbringes paa Skibet.

Der er en Sag løbende i Burntisland, hvor Lasten kom fra Stettin, og hvor Differencen udgør ikke langt fra 200 Tons. Det er selvfølgelig vanskeligt at afgøre, hvor Fejlen ligger, men det er rimeligt at antage, at der maa være noget galt ved Vejningen paa Lossepladsen, naar disse Skibninger stadig viser Undervægt. Hvor Differencen er saa meget som ca. 200 Tons, maa jo ogsaa dette let kunne ses paa Skibets Dybtgaaende. Vejningen er heller ikke foregaaet ombord eller langs Siden, som Certepartiet bestemmer, og derfor henstiller Nordisk Skibsrederforening til Agenter og Kaptajner at paase, at Certepartiets Bestemmelser bliver nøje overholdt samt tage det nødvendige Forbehold, hvis dette ikke er Tilfældet, og paase at en er tilstede paa Skibets Vegne og kontrollerer Vejningen.

OPTRÆKKERI I BARCELONA

En svensk Baad lossede ifjor en Ladning 631 Stds. E.D.B. & B. i Barcelona. Certepartiet bestemte, at Baaden skulde klareres af Befragternes Agenter. I dette Tilfælde var Agent og Modtager saa at sige samme Person, idet en af Indehaverne af Firmaet Bartoli, som var Modtagerne, ogsaa driver Mæglerforretning under Navnet Hija de José Mauroner.

I Afregningen var bl. a. opført følgende Poster:

Sanitary dues	Pts.	217.55
Clearing expenses	-	456.50
Clearing fee	-	600.00
Watchmen ashore	-	1,080.00

Gennem Nordisk Skibsrederforenings Agent i Barcelona er det forsøgt at faa Posterne reduceret, men uden Resultat. Mæglerne var ikke villige til at tilbagebetale mere end 50 Pts., og saa foretrak Rederiet at faa Sagen publiceret.

Efter de Undersøgelser, der er foretaget, menes de Poster, som Skibets Agent har opført i Regningen, at ligge adskilligt over, hvad en ansvarlig Mægler tager.

DØDSFALD

Direktør for White Star og White Star-Dominion Lines, Oberst *Henry Concanon* er afgaaet ved Døden i Liverpool Fredag Aften den 17. ds.

STYRMANDEN FRA „LOTUS“ DØMT

I den i de to sidste Numre af *Søfarts Tidende* omtalte Sag mod Styrmanden fra den franske Dampers »Lotus«, har den tyrkiske Domstol nu afsagt Dom. Styrmanden, Løjtnant *Desmons*, idømtes 80 Dages Fængsel. Styrmanden er senere paa Opfordring af den franske Regering bleven løsladt og er afrejst til Frankrig.

Rederen beholder i saa Fald sin Ret til fuld Fragt (§28).

21. Afskiber, som har befragtet hele Skibet, har ikke Ret til at stuve Ladning i Kahytterne, i Besætningens Opholdsrum eller i Rum bestemt til Opbevaring af Skibsforraad, Skibsudstyr og Brændsel.
22. Afskiber, som har befragtet Del af et Skib eller bestemte Skibsrum, kan forlange Bortfjernelse af alt fremmed Gods fra de af ham befragtede Rum eller Dele af Skibet, hvis saadant er bleven stuvet i disse uden hans Samtykke. Afskiber, som har befragtet hele Skibet, er berettiget til at forlange Udlosning af saadant fremmed Gods i Afskibningshavnen eller i hvilken som helst Anløbshavn samt til at forlange proportional Nedsættelse af Fragten (hvis Godset ikke er bleven fjernet i Afskibningshavnen) og Erstatning for de ham tilføjede Tab.
23. I Tilfælde af at der paa Skibet opdages Gods, som uden Kaptajnens Vidende er blevet anbragt der, udlosses dette i den Havn, som Kaptajnen bestemmer, under Afkrævning af dobbelt Fragt, beregnet fra Afskibningsstedet til Udlosningsstedet, samt desuden Erstatning for alle Tab, som Rederen maatte have lidt som Følge af Godsets Anbringelse paa Skibet.

(Fortsættes i næste Nr.)

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Telgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telef. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

ODENSE

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

"MYREN"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telgram-Adr.: "Holmsild"
 Amaliegade 38

SKIVE

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Zers« 282.
 Varemægleren: 133. A. Thejll (privat) 1080. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
 Codes: Warkia's & Appendix, Scott's 10th Ed., Bentley's 6th Ed., Wiegara Elita Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG

Etableret 1849 A. THEJLL Etableret 1832

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejlskibe og Dampere etc. · Expedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSUL-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjerde Søforsikringselskab, København. Dampskibsselsk. »Zers«, Svendborg.

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

(Fortsat fra Side 639).

16/- for 5/15. Oktober Annullering. Idag betales 25/- og for prompte Baade endog 26/6d. og 28/-. 40 Baade blev sluttet i Fredags, det vil sige godt og vel 250,000 Tons, og gennemsnitlig sluttet daglig 20/25 Baade. Eksportører/Importører og Redere gør gode Forretninger, og de Redere, som tager Risikoen og løber Baadene prompte har hidtil gjort det bedst.

Montreal kan ikke faa Tonnage for prompt Lastning, da alle vil have Kul. For November betales 19 Cents til Antwerpen/Rotterdam.

Oliekager Gulf-Danmark noteres i Doll. 7.50 og bliver maaske nødt til at betale baade 7.75 og 8.00.

Fra Pacific er sidst sluttet November Tonnage til 32/6 og 35/3 og 37/6 noteres nu.

SYDAMERIKA

Rotterdam-Buenos Aires noteres fra 15/- til 17/6 for prompt og senere Lastning, og med 32/6d. hjem kan det blive en god Rundrejse. La Plata Markedet skifter lige saa hurtigt som Vejret, men sjældent er der kommen en saa hurtig Opgang, som denne Gang.

LOCKOUTEN I DUNKIRK

Fra Dunkirk meddeles til Nordisk Skibsrederforening, at Forhandlingerne med Havnearbejderne atter er endt uden Resultat, eftersom Arbejdsgivernes

Buenos Aires-U.K. er sluttet til 30/6 Oktober/November, Buenos Aires-U.K. Cont. 32/6, 30/9 Annullering, Bahia Blanca-Havre/Amsterdam range, Dunkirk eksklusive, 31/9, 25. Septbr.—10. Oktober; San Lorenzo-Antwerpen/Rotterdam 31/-, 25/9 — 10/10. Til Skandinavien gøres lidet uden om de regulære Linier, og Raten for Tramp vil vel være en 35/- til 3 skandinaviske Havne.

ØSTEN

Australien er uforandret. Mauritius har hævet Raten fra 23/6d. til 24/6d., Bombay/Cape Breton er sluttet til 22/6d. for Erts; Karachi/U.K. 18/- scale, prompt. Durban/Piræus, Kul, 22/6d. Delagoa Bay, U.K. 19/6 pt.

TIME CHARTER

For »voyage across« er Raten oppe i Doll. 3.50, og det vestindiske T/C Marked er meget fast. En 2,400 Tonner ses sluttet à Doll. 2.35 tre Maaneder, 3,000 Tonner Doll. 2.00, 3/4 Maaneder; 5,300 Tonner Doll. 1.70 for 3/4 Maaneder.

Tilbud enstemmig blev forkastet paa et Møde den 7. September, og Stillingen er saa haabløs, som den nogensinde har været.

TH. IBSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35
*
TELEFON 237
PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. F. JEPSEN
AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23
TELEFON: CENTRAL 1330

P. POULSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39
*
TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

Wessberg & Christoffersen
STEVEDORE
Randers

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kollision i Sundet.

Trelleborgfærgeren »Drottning Victoria«, som Mandag Morgen Kl. 6 afgik fra Trelleborg til Malmö for at gaa i Dok, kolliderede ved 7½-Tiden i Øresund med en 4-mastet dansk Skonnert, som sank.

Ved 12½-Tiden indkom Dampfærgeren til Malmö med Besætningen fra den danske Skonnert »Dronning Dagmar«, 10 Mand; Kaptajnen paa det danske Skib *Tezschner* meddeler, at det var paa Rejse til Port Kunda fra Aalborg med en Cementladning. Tidligt om Morgenen under tæt Taage var man gaaet til Ankers 7 Distanceminuter nord for Falsterbo. Ved Kollisionen enrede Mandskabet med Undtagelse af en Mand, der kastede sig i Vandet, den svenske Færge. Det lykkedes at bjerge Manden, der sprang i Vandet.

Kaptajn *Eriksson* paa den svenske Færge meddeler, at han havde opdaget den danske Skonnert paa ca. 150 Meters Afstand og havde straks slaet Bak, men Kollisionen var

undgaaelig. Skonnerten fik en stor Læk og sank efter faa Minutters Forløb.

Skonnerten er hjemmehørende i København.

International Shipbuilding & Engineering Company.

The International Shipbuilding & Engineering Company Ltd., Danzig, for hvilket Selskab *Phs. van Ommeren Ltd.*, Hamburg, er Generalagenter, har modtaget en Ordre paa Bygning af to Passagerbaade til Østersøen. Maskinerne bliver paa 600 I.H.K., og Baadene skal kunne tage ca. 1,000 Passagerer hver.

Fyrvæsenet.

Fører paa Horns Rev Fyrskib, Kaptajn *Toftgaard-Nielsen*, er fra 15. September d. A. forflyttet som Fører til Læsø Trindel, og Styrmand *Chr. Søjborg* fra Fanø er ansat som Fører paa Horns Revs Fyrskib.

POSITIONSLISTE PR. 20. SEPTEMBER 1926

»MEDDELT AFDANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. København 16.9.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Fleetwood 18.9.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Emden 19.9.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Antwerpen 14.9.
s.s. *Alderney*, Nielsen, ank. Hook of Holland 20.9.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Boness 16.9.
s.s. *Alfa*, ank. Klagshamn 16.9.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Jakobstd 16.9.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 19.9. til Tangier.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Cap Haitien 18.9.
s.s. *Anna*, ank. Alicante 17.9.

m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Panama Kanal 16.9. p. R. t. San Pedro.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Hook of Holland 11.9. til Hampton Road.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Limerich 9.9. til Norfolk Va.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Bahia 17.9. til Skandinavien.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 15.9.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Galveston 26.8. til Esbjerg.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Shanghai 18.9.
s.s. *Askø*, Vinding, afg. Stettin 19.9. til Mersey.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Chemainus Bl. 14.9.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Miskila 20.9. til Makslahti.
s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Colombo 14.9. til Aarhus.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Hull 14.9.
m.s. *Avance*, Hansen, afg. Kbhvn. 21.9. til Danzig.
s.s. *Azel*, Jensen, ank. Grønland 3.8.

B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Königsberg 20.9. til Kbhvn.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbhvn.-Mariager og Kbhvn.-Nakskov Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Grangemouth 19.9.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Rouen 20.9.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Leningrad 18.9.
s.s. *Bodil*, ank. Wasa 20.9.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Stettin 16.9.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Sydney 18.9. til Melbourne.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 16.9.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. September 1926.

London	18,27	Madrid	57,30
New York	377,00	Amsterdam	151,25
Berlin	89,80	Stockholm	100,80
Paris	10,70	Oslo	82,60
Antwerpen	10,35	Helsingfors	9,51
Zürich	72,90	Prag	11,18
Rom	13,90	Wien	53,30

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ODENSE

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

NR. SUNDBY

N. P. HANSEN & CO., ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

ROTTERDAM

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikkade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jeeffese«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

ANTWERPEN

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 SCHELLENSHIPSTEVEDORING COMPANY
GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME

ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

MIDDLES-
BROUGH

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Dock, NEWPORT, MON.

NEWPORT,
MON

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.

HAMBURG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSENGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

RIGA

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredereforening

Danske Rederes Retsvern Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredere Protection Club

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

LISSABON

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

MONTREAL

A/B LARS KROGIUS & CO., O/Y

Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

HELSINGFORS

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N.B.

s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 9.9.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, pass. Holtenau 20.9. p. R. t. London.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Buenos Aires 19.9.
 s.s. *Bratlingsborg*, Christensen, ank. Brixham 17.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Holtenau 21.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Harburg 11.9.
 s.s. *Britta*, ank. Hangø 16.9.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Genua 18.9.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Grangemouth 9.9.
 s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Dungeness 19.8.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Göteborg 17.9. til Rotterdam.
 s.s. *Carmen*, pass. Brunsbüttel 19.9.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. København 14.9.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Wiborg 18.9.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Lorenzo Marques 13.9.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Lappvik 18.9.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Emden 19.9.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Kieler Kanal 20.9. p. R. t. Rouen.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Cuxhaven 20.9.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Rouen 18.9. til Rotterdam.
 s.s. *Danefelt*, Voss, pass. Kbhvn. 20.9. p. R. t. Hull.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 14.9.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 17.9. til Aden.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Hampton Roads 19.9.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. Rotterdam 14.9.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger i Kbhvn. som Reserveskib for Export.
 s.s. *Dorrit*, pass. Lyaa 16.9.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Königsberg 20.9. til Memel.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, oplagt.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Hull 20.9.
 s.s. *Ebba*, pass. Holtenau 19.9.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 19.9. til Marseilles.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Perhöviken 16.9.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Hamburg 19.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. København 19.9.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Torneå 18.9.
 s.s. *Energi*, Jensen, pass. Holtenau 18.9. p. R. t. London.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Mo 17.9.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Raumo 20.9.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Frederikshamn 19.9.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Rotterdam 19.9.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Kotka 18.9.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Danzig 18.9.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Trångsund 18.9.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Hull 16.9.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 9.9.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Bremen 19.9. til Sønderborg.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Danzig 15.9. til Calais.
 s.s. *Ficaria*, Rindby, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Tvergaard, i Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Penang 19.9. til Colombo.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Norfolk 18.9. til Baltimore.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Leningrad 12.9.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Philadelphia 15.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. West Hartlepool 18.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 14.9.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Pillau 18.9.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Stettin 12.9.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Antwerpen 11.9. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Kemi 20.9.
 s.s. *Gerda*, ank. Danzig 5.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Montreal 12.9. til Kbhvn.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. København 21.9.
 s.s. *Gunver*, ank. Rotterdam 19.9.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Ghent 17.9.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Havre 21.9. til Kbhvn.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Wiborg 19.9.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Antwerpen 19.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Cape Town 16.9.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Hammelvik 17.9.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Rotterdam 18.9. til Ijo Roytta.
 s.s. *Harriet*, afg. Ystad 20.9.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Dungeness 19.9.
 s.s. *Helga*, pass. Ushant 20.9.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 14.9.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Garston 16.9.
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Liverpool 18.9.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Esbjerg 20.9. til Kalundborg.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, pass. Holtenau 28.9. til Kotka.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, pass. Brunsbüttel 20.9.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Sorel 9.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. London 14.9.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Frederikshamn 16.9.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, ank. Kbhvn. 18.9.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, afg. Kbhvn. 20.9. til Kotka.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Lisbon 5.9.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, pass. Lizard 10.9.
 s.s. *Jenny*, ank. Barcelona 19.9.
 s.s. *Johanne*, ank. Pasajes 20.9.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Danzig 17.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Kbhvn. 21.9.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. London 17.9.
 m.s. *Jullandia*, Topp, afg. Colombo 15.9. til Suez.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Rut.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Køge 18.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Calais 20.9.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Danzig 13.9.
 s.s. *Karla*, pass. Oitavos 17.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Leningrad 14.9. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, i Dok i Fr.havn siden 14.9.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Muroran 20.9. til Camox.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Frederikshamn 21.9. til Zaandam.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Boston 18.9.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Holtenau 20.9.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Kbhvn. 13.8.

L

s.s. *Lars Kruse*, pass. Brunsbüttel 21.9.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, pass. Kbhvn. 18.9. p. R. t. Sunderland.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Leningrad 19.9.
 s.s. *Lillian*, ank. København 19.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 12.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bergen 18.9. til Rotterdam.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Falk, afg. Kbhvn. 17.9. til Calais.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
 Telegram-Adr.: »Tonnage« Coder: Scott's og Watkins'
HELSINGFORS (Finland)
 Filialkontor: HANGØ
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition
 Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG
 TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"
BUNKERS
HELSINGFORS

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

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

SUNDERLAND

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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND
Ejere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Star» · »Robert L. Cooke» · »Hutton» · »Stage»
AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø, 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

GRIMSBY

Telefoner {Grimsby No. 621
{Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House» 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

CARDIFF

NEWPORT

BARRY

AVONMOUTH

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
Telefon 5103

Telegram-Adresse: MORDEY
Telefon 2174

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 275

Telegram-Adresse: SHEARMAN
Telefon 54

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

GLASGOW

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

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.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 1BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 58 & 60

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbhvn. 16.9. til Boston.
s.s. *Maja*, oplagt.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 17.9.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Stettin 17.9.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hull 3.9.
s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger som Reserveskib i Esbjerg for Exporten.
s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 16.9.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 2.9.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Königsberg 20.9.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rotterdam 26.8. til Buenos Aires.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 18.9. p. R. t. New York.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Riga 18.9. til Glasgow.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Palermo 18.9. til Valencia.
s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nyköbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Hull 15.9.
s.s. *Nancy*, ank. Gelle 18.9.
s.s. *Natal*, Madsen, afg. Nørre Sundby 20.9. til Middlesbrough.
s.s. *Nautik*, pass. Hollenau 19.9.
s.s. *Neptun*, afg. Barcelona 20.9.
s.s. *Nerma*, afg. Malaga 17.9.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk 3.9. til Buenos Aires.
s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbhvn.-Riga Rut.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, ank. Danzig 17.9.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Haparanda 17.9. til Kings Lynn.
s.s. *Nordseen*, ank. Hook of Holland 20.9.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Jacobstad 15.9.
s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Liverpool 9.9.

P

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samso-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sharpness 10.9.
s.s. *Oluf Bager*, Tværgaard, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bahia 6.9. til Kbhvn.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Cardiff or Barry 17.9. til Emden.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbhvn. 19.9.

O

s.s. *P. Madsen*, ank. Rotterdam 18.9.
s.s. *P. N. Damun*, pass. Skagen 20.9.
s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Antwerpen 15.9. til Port Said.
m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Dover 19.9. p. R. t. Christobal.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Aberdeen Wash. 9.9.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 1.9. til Golfen.
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Shanghai 18.9.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Hook of Holland 16.9. til Jakobstad.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Randi*, ank. Almeria 18.9.
s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, pass. Las Palmas 16.9. p. R. t. Syd Afrika.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i Dok i Fr.havn siden 11.9.
s.s. *Roma*, Nissen, pass. Kieler Kanal 21.9.
s.s. *Romø*, Hjorth, pass. Kieler Kanal 19.9. p. R. t. Rouen.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. London 12.9.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Aarhus 19.9.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 16.9. p. R. t. New York.
s.s. *Seine*, le Barzie, oplagt.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 18.9. til Penang.
m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Penang 17.9. til Suez.

s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 13.9.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Leningrad 8.9.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 15.9.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Hungerburg 20.9.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Uleåborg 18.9.
s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Stettin 17.9.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 18.9.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Danzig 18.9.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, pass. Kbhvn. 19.9. p. R. t. Ridham Dok.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 16.9.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Savannah 12.9. til London.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Emden 18.9.
s.s. *Stella*, pass. Brunsbüttel 21.9.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Himango 20.9.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 19.9.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Rotterdam 15.9.
s.s. *Svend Pii*, ank. Rotterdam 18.9.
s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Ny Karleby 20.9. til Rotterdam.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Thames 10.9.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk 14.9.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Wiborg 13.9.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Emden 18.9.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 19.9.
s.s. *Taasinge*, oplagt.
s.s. *Texas*, afg. Galveston 5.9. til Esbjerg.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 17.9.
s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, oplagt.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 20.9. til Middelhavet.
m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Pedro 10.9. til Panama Kanal.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Said 14.9. til Stettin.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 19.9. til Oporto.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kotka 20.9.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Danzig 20.9. til Riga.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 15.9.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Cardiff 17.9.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Kaskø 18.9.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Leningrad 11.9.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. London 18.9.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Haukipudas 16.9.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Kingston 18.9.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
Bark *Viking*, oplagt.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Havana 15.9. t. Golfen.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Boulogne 8.9.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Grangemouth 11.9.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 27.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Antwerpen 19.9. til Baltimore.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Almeria 19.9.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, pass. Lindenæs 18.9.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. København 19.8.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORS DAG 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
AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE-, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & 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 T.

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR. ADR.: »DISPATCH«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Tørlastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 SKIBSEART

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE



Owners' & Captains' Code

bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
førers Kahyt.

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770. TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klasses

**BUNKERKUL, &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klasses

**STEVEDORES, BUGSERSEL
SKABER & SKIBSHANDLERE**
I ALLE HAVNE

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH 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.....	»Lambros« Newcastle«
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
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.....	»Lambros«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	»Lambros« Grimsby
Immingham, Dock Offices.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc. fra Th. Høeg

HAMBURG

Brug



Holzapfels

Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK

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

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS- OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: »Hamdresche«

Aalborg

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

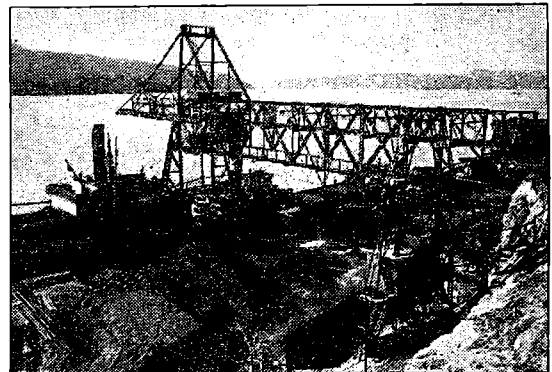
Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Bunkerkul i Bergen



Engelsen & Sars' Kulforretning A/s

ETABLERET 1884

Telefoner: 0431-4249

Telegr.-Adr.: »Kulsars«, Bergen.

Udenfor Kontortid 6074-0432

Elektrisk Kran med justeret Vægt. Leverer Døgnnet rundt. Kapacitet ca. 100 tons pr. Time. Let Adkomst. Dybde: 26 Fod ved Lavvande. Ferskvand fra Ledning paa Kaj.

Eneste Anlæg paa Bysiden af Puddefjorden

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A., København K.

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47

DICK'S MARINE OILS SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 40

FREDAG · 1. OKTOBER 1926

33 · AARG

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

NAAR VINTEREN KOMMER

Efteraarets Storme farer hylende over Land og Sø varslende Vinterens Komme.

Vinteren, siger Meteorologerne, vil sandsynligvis blive usædvanlig kold og barsk. Den vil sikkert paa anden Maade blive ualmindelig stræng for vort lille Samfund. Sandsynligvis den strængeste, vi har oplevet i Mands Minde. Alt tyder paa, at Arbejdsledens grusomme Svøbe vil føles haardere end nogen sinde. Dog næppe indenfor Skibsfarten. Den har ved Skæbnens luneulde Spil ganske uventet faaet Vind i Sejlene, og denne Medvind vil antagelig og forhaabentlig blæse det meste af Vinteren og holde Arbejdsledens indenfor dette vort næststørste nationale Erhverv endda usædvanligt langt nede.

Men Skibsfarten bliver desværre Undtagelsen. Den engelske Kulstrejke, som hovedsagelig er Aarsagen til de bedre Tider for Skibsfarten, har allerede haardt ramt mange Grene af vor Industri, for hvilken det er en Livsbetingelse at have Adgang til billige Kul. Og billige Kul eksisterer ikke i Øjeblikket, i alt Fald kun som et relativt Begreb. Der er ingen engelske Tilførsler, og Tyskland har paa ret haardhændet Maade udnyttet den Chance til opskruede Eksport-Priser, som den engelske Standsning har givet det i Hænde. Danske Industrier, der skal konkurrere med tyske Virksomheder, kan i Øjeblikket slet ikke klare sig. Hvorledes skulde de være i Stand dertil? — Deres Lønninger er godt dobbelt saa høje og deres Kul tre Gange saa dyre som deres tyske Konkurrenters.

Og bliver den engelske Strejke ved blot en Maaned til — den har allerede varet i 160 Dage — staar vi overfor den triste Realitet, at vore Kulbeholdninger og Kultilførsler ikke er store nok til at holde Industrien i Gang — den Del af Industrien, der vedblivende kan overkomme at købe dyre Kul.

Man skimted vel, men ændsed ikke Faren?

Har man i ansvarlige Kredse forberedt sig paa denne Situation? Med *ansvarlige* tænker vi paa vore Autoriteter og de forskellige Erhvervsorganisationer. Paa adskillige Udtalelser, bl. a. til Dagbladet *Børsen* synes det, som om Statsbanerne har tilstrækkelig store Lagre til at klare de første Par Maaneder. Ligesaa forskellige kommunale Belysningsvæsner. Men Industrien? Ja, vi forstaar, at man har talt om Tingene, drøftet Mulighederne for en Fællesaktion, som imidlertid ikke er blevet til noget endnu. Bliver den til noget? For den nuværende Politik, det gælder for Industrien som for de nævnte kommunale og Statsinstitutioner, dette at købe fra Haanden til Munden, forekommer os at være farligt. Fortsættes den engelske Strejke blot 2 Maaneder, staar Landet praktisk talt uden Kul og er afskaaret fra at skaffe sig dem. Idag er det praktisk talt ugørligt at fremskaffe tyske Kul, selv om man vil betale en svimlende Pris for dem. Det samme gælder for polske Kuls Vedkommende. Ganske vist tilbyder Polakkerne med aldrig svigtende Elskværdighed deres Kul, men de kan ikke levere, selv

om de lover det. Det er jo ingen Hemmelighed, at Englænderne har købt alle polske Kul, der kan blive afskibede i de næste tre Maaneder, og købt *regardless of price* — Englænderne løber principmæssigt ikke nogen Risiko, som de kan undgaa. Saa er tilbage Forsyningerne fra Amerika. Derovre arbejdes under Højtryk. Gruberne spyr Kul ud som aldrig før, og det nødvendige Jernbanemateriel er til Stede, men ogsaa der har Englænderne bunket Kontrakter op, saa det maaske allerede nu er tvivlsomt, om vi kan købe amerikanske Kul til nogenlunde hurtig Levering. I Tider som disse, og i et Land som Danmark, hvor Bagklogskab er en Nationalindustri, maa de ansvarlige Ledere selvfølgelig være forsigtige. Men man kan ogsaa være for forsigtige. Og det frygter vi for, at man har været i dette for hele Landets Trivsel saa vitale Spørgsmaal. Det var at haabe, at vi har set for sort paa Tingene, men desværre tror vi ikke, at dette er Tilfældet. Vi staar sikkert allerede midt i en saa vanskelig Situation, at den kun kan klares ved meget hurtig og aktiv Indgriben.

Et eneste Lyspunkt frembyder dog den kommende triste Vinter; Landet vil efter alle Julemærker at dømme ryste den nuværende Klasse-Regerings Aag af sig. En Arbejder-Regering, hvis golde og ødsle Politik har øget Arbejdsledens saa uhyggeligt, vil ikke kunne fortsætte ret længe. Der høres allerede en for Regeringen ildevarslende Knurren i Fagforenings-Gelederne, og det borgerlige Element blandt de radikale Hjælpetropper synes at forberede sig paa March til anden Lejr. Og først og sidst har Erhvervslivets Mænd mistet Taalmodigheden med Udplyndringssystemets folkevalgte Mænd. De er grundigt trætte af at svede Blod til Samfundets Droner. De kræver Systemskifte. Der maa andre Mænd til. Statsskibets Ror maa lægges i Hænderne paa en Mand, for hvem Politik ikke er et Maal, men et Middel til at hjælpe Erhvervslivet til at blomstre. Vore Politikere, og det gælder ikke *alene* vore Arbejder-Politikere, er for tilbøjelige til at betragte sig selv som Staten — i Stedet for Statens, d. v. s. vore nationale Erhvervs Tjenere. Intet politisk Parti staar med helt rene Hænder. Alle har de baaret Sten til den tunge Byrde, som vort meningsløst kostbare Statsbudget er blevet for de Erhverv, der bærer Landet. Den nuværende Regerings Efterfølgere vil faa en krank Skæbne, hvis de ikke driver en maalbevidst Politik af skaanselsløs Beskæring af vort Luksusbudget og indfører den Sparsommelighedens Aand i vor Administration, som Englands store Statsmand *Gladstone* fandt et saa glimrende Udtryk for i »Staten maa ikke tage en Øre mere end absolut nødvendigt af Skatteydernes Lommer«.

Og som han førte ud i Praksis til Gavn for sit Land og til sin uvivselige Ære.

SKØNNE SPILDTE KRÆFTER

Den nuværende Havn ved Gedser: Danmarks sydligste Havneplads — ligger noget fjernere end ønskeligt fra de egentlige Besejlings-Linjér i den Del

af Østersøen. Den har for ringe Dybde og mangler de praktiske Betingelser for Udvikling som Trafikhavn for den moderne Søfærdse; navnlig for denne Færdse Hovedruter ad Storebælt og Ejderkanalen med Tidens økonomiske Storskibe. Men tiltrods herfor maa Pladsen for en tidssvarende Dybvandshavn dog søges i Gedser-Havnen umiddelbare Nærhed, skriver Arkitekt Alfred J. Raavad i *Berlingske Tidende*.

Vi har forlængst, mener Hr. Raavad, med Hensyn til vor nationale Søfartstrategi eller Marinepolitik, indset som en Kendsgerning, at den ældste og mest direkte Vej til Østersøen gennem Øresundet, ikke har kunnet følge med i Udviklingen af Søfart og Skibsbygning ved at tilfredsstille disse stærkt voksende Krav til Dybde i Sejllobet; og vi har set Storskibe af vor Tid, henvist til Ruten gennem Storebælt. Men hertil er yderligere kommet Virkningerne af Sejladsen gennem den tredje Ejderkanals 12 Meter dybe Løb, som nu danner en Hovedadgang til Østersøen og gør det muligt at ignorere Øresundets Indsejlingsfordele.

Vort geografiske Tilknyningspunkt til Østersøsejladse, hævder Hr. Raavad, er derved flyttet til Geeseregnet, eller om man vil, delt saaledes, at de mindre Skibe passerer København og de større Gedser. Og selv om det lykkes — hvad han haaber og ønsker — for København at tilvejebringe et Gennemløb af tidssvarende Dybde, saa bringer dette alligevel ikke Hovedstadens Havn i direkte Forbindelse med de nævnte to andre Veje, navnlig ikke med Kanal-Rutens Sejlads. Vi maa derfor, konkluderer Hr. Raavad, sideordnet med Københavns Bestræbelser, danne os en tidssvarende Dybvandshavn ved Gedser, hvis vi vil bevare vor historiske Stilling som Leder af Østersø-Trafiken.

Arkitekt Raavad skrider dernæst til en detailleret Udvikling af en pompøs Idé — Anlæggelse af en Revshavn ved Gedser paa lignende Maade som ved Esbjerg. De hydrografiske Forhold ved Gedser er nemlig saaledes, at denne Havn ikke kan gives en tidssvarende Udvikling, fordi den ligger i en Afkrog dannet af Gedser-Rev, der strækker sig 18 km ud fra Gedser Odde mod Østersøens Midte paa det Sted. Vi maa vælge, siger Hr. Raavad, det Punkt paa Revets Midte, hvor 10 Meters Dybde-Kurverne fra Lollands og Falsters Kyster støder til. Her maa Revet gennemskæres og Snittet tildannes som Havn. Derved retter vi Besjlingslinjen for de Skibe, som søger Havnen, og vi finder en Plads, hvor Udgravning og Opfyldning vil balancere.

Paa næsten alle Punkter, i Præmisses som Konklusioner, er vi uenige med Arkitekt Raavad.

Der er næppe nogen ansvarlig Købmand eller Skibsfartsmand, som drømmer om, at Danmark skal bevare sin »historiske Stilling« som Leder af Østersøtrafikken. Man skal sætte sig store Maal, men sættes de for store, bliver man grumme let Genstand for Nationernes Munterhed. Hvad vilde vore svenske og tyske Naboer sige — for slet ikke at tale om Englænderne — hvis Danmark proklamerede sig som Leder af Østersø-Trafiken. Tanken er for naiv. Danmark ønsker sin Del af den Trafik i venligt Samarbejde eller fair Konkurrence med nævnte Nationer. Og den faar vi ogsaa, hvis vi er konkurrencedygtige, hvis vort Lønningsniveau og vor Levestandard ikke ligger for højt over og vor Arbejdsydelse for langt under de nævnte Nationers. Vi har en glimrende Beliggenhed, i alt Fald i Fredstider; vi har vore udmærkede københavnske Havne, som ved Uddybelsen af Sorte-riende Forbindelsen mellem Sydhavn og Køge Bugt vil blive noget nær ideel. Vi trænger først og fremmest ikke til ny Havne — vi, et Land paa mindre end 3½ Million Indbyggere, har ikke mindre end 25-30 Havne med over 19 Fods Dybde! Vi har ødet Penge i Skæppevis paa unødvendige Uddybninger og Udvidelser af Provinshavne, der drømte om at blive Verdenhavne uden at regne med, at den første Betingelse herfor netop det, de manglede: *Opland*. Og her er vort Hovedargument imod den skitserede *Gedser Revshavn*. Den har intet Opland. Og de Skibe, der gaar udenom København, Danmarks naturlige Distributions-Centrum for den indenrigske Handel og ideelle Emporium for Østersøtrafikken, vil saa sandelig ogsaa styre klar af Geeser Revshavn. Nykøbing Havn opfylder med Hensyn til Dybde og Størrelse alle rimelige Trafikhavnekrav for den Del af Landet.

Mange af de iremsatte Krav i Forbindelse med Gedser Revshavn minder paaaldende om den teoretiske Lyrik, der under Krigen begejstrede Aviser og Politikere til Rødby-Havn Eventyret, og nu for et Aarstid siden fik de brave Helsingørianere til at kræve Statsstøtte til en ikke paakrævet isiri Exporthavn. Det sidste blev heldigvis forpurret — det første betaler vi alle sammen for endnu. Og vi vil ikke betale flere Tilskud til Drømme, der ikke kan realiseres.



FÆRGEFORBINDELSEN I DANMARK - NORGE

Kommissionen for en norsk-dansk Færgesforbindelse har i Dagene 23.-25. September underkastet Sagen en afsluttende Behandling og har nu underskrevet Indstilling til de to Landes Regeringer. Indstillingen vil, naar den foreligger trykt, blive tilgængelig for Offentligheden.

Kommissionen udtaler, at en Færgesforbindelse utvivlsomt frembyder saa store Fordele i samfærdse-mæssig og dermed saavel i økonomisk som kulturel Henseende, at man ud fra almindelige Synspunkter maa nære varm Sympati for Forbindelsesens Oprettelse. Ved de foretagne, meget omfattende og detaljerede Undersøgelser har det imidlertid vist sig, at der selv i Færgesforbindelsesens 5. Driftsaar maa regnes med et betydeligt Driftsunderskud aarligt, nemlig ca. 1 Mill. Kr. for Danmarks og ca. ½ Mill. Kr. for Norges Vedkommende (heri indbefattet Forrentning og Amortisation), og under Hensyn hertil og til de almindelige økonomiske Forhold for Tiden stiller Kommissionen ikke noget positivt Forslag til Færgesforbindelsesens Op-

rettelse, men overlader Afgørelsen heraf til de bevilgende Myndigheder.

De undersøgte Udgangspunkter i Danmark har været Frederikshavn, Hirtshals og Skagen. Anlægsomkostningerne for samme er beregnet til henholdsvis 3,800,000, 9,300,000 og 10,300,000 Kr. I Norge har der været undersøgt adskilligt flere, men det er særligt de tre Steder Porsgrund, Larvik og Skjebergkilen, som nærmere er undersøgt og beregnet. Overslagene lyder paa henholdsvis 6,080,000, 2,700,000 og 3,130,000 Kr. Kommissionen anbefaler Frederikshavn som Udgangspunkt paa dansk og Larvik som Udgangspunkt paa norsk Side.

Kommissionen anbefaler endvidere, at Ruten drives med store søgaende, 3-sporede Færger (Damp eller Diesel), samt at der udføres 2 Ture i Døgnet i hver Retning. Overfartstiden Larvik-Frederikshavn er beregnet til ca. 7 Timer og Rejsetiden Oslo-Hamborg til ca. 24 Timer. Ankomsttid i Oslo for Nattog i Forbindelse med Færger bliver Kl. 9.15 Formiddag og Afgangen derfra Kl. 7.40 Eftermiddag.

NY RUSSISK SKIBSFARTSLOV

(Fortsat fra forrige Nr.)

24. Let antændeligt Gods, eksplosive Stoffer eller andet farligt Gods, til hvis Indladning Rederen (eller Kaptajnen) ikke vilde have givet sin Tilladelse, hvis han havde været bekendt med Godsets Art, kan paa et hvilket som helst Tidspunkt før dets Aflevering udlosses hvor som helst, tilintetgøres eller uskadeliggøres uden Erstatning til Afskiberen, som tillige bærer Ansvar for Omkostninger og Tab, direkte eller indirekte, opstaaede ved Indladning af nævnte Gods.

Denne Regel gælder kun saafremt Godset er bleven indladet under urigtig Betegnelse, eller hvis Rederen (eller Kaptajnen) ved dets Modtagelse ved udvendig Eftersyn ikke har kunnet overbevise sig om dets Art.

Fragt for Transport af saadant Gods tilbagebetales ikke, og i Tilfælde af, at denne ikke er bleven betalt ved Skibets Afgang, inddrives den fuldt.

25. Hvis Gods af den i § 24 nævnte Art, indladet med Rederens (eller Kaptajnens) Vidende og Samtykke, skulde vise sig farlig for Skibets Sikkerhed, kan det behandles ifølge § 24. Afskiberen bærer da intet Ansvar bortset fra Tilfælde, hvor almindeligt Havari foreligger.

26. Afskiberen kan kun med Rederens Billigelse indlade andet Gods end det i Kontrakten nævnte.

27. Hvis Afskiberen, som har befragtet helt Skib, skulde forlange Skibets Afgang til Trods for, at ikke hele den i Kontrakten nævnte Ladning er indtaget, er Kaptajnen forpligtet til at efterkomme denne Ordre, men har Ret til fuld Fragt.

Rederen har dog Ret til at frasige sig fra Fragtkontrakten, hvis Værdien af det foreliggende Gods ikke dækker Fragten og Rederens paaløbende Udlæg, i Tilfælde af at Afskiberen ikke før Skibets Afgang har betalt den fulde Fragt eller givet yderligere Sikkerhed.

28. Hvor Befragtning af Part af Skibet eller visse Skibsrum foreligger, er Kaptajnen efter Lasteterminens eller Overliggedagenes Udløb berettiget til at afgaa, selvom ikke hele den kontraherede Ladning er indtaget og er berettiget til fuld Fragt.

29. Hvis i de i §§ 27 og 28 forudsete Tilfælde i Stedet for den manglende Del af den kontraherede Ladning indtages Gods fra anden Afskiber, nedsættes Rederens Fragtkrav i tilsvarende Maal.

30. Skibets Afvigelse fra den fastsatte Rute, saafremt den er foraarsaget for at komme Mennesker, Skibe eller Gods i Havsnød til Hjælp eller er paatvungen af Omstændighederne, regnes ikke for Kontraktbrud.

31. Afskiber, som har befragtet helt Skib, kan afsige sig fra Fragtkontrakten mod Betaling af følgende Summer: a) hvis Afsigelsen finder Sted inden Udløbet af de fastsatte Terminer for Lastning eller Overliggedage eller inden at Afskiberen har givet Kaptajnen Tilladelse til at gaa til Søs, alt efter som hvilket af disse to Momenter først foreligger — Halvdelen af den fulde Fragt, fuld Erstatning for Overliggetid, hvis saadan har fundet Sted, og ydermere for Rederens fulde Udlæg i Forbindelse med omhandlede Ladning, hvis disse ikke er inkluderet i Fragten, b) hvis Afsigelsen først finder Sted efter en af de i Punkt »a« nævnte Terminer, erlægges følgende Betalinger: hvis Skibet er befragtet for een Rejse — den fulde Fragt plus øvrige i Punkt »a« nævnte Summer; hvis Skibet er befragtet for flere Rejser — den fulde Fragt for første Rejse plus øvrige i Punkt »a« nævnte Summer plus Halvdelen af Fragten for de efterfølgende Rejser.

I Tilfælde af at en Afskiber, som har befragtet helt Skib, afsiger sig fra Fragtkontrakten, er Rederen forpligtet til at tilstaa Skibet det Ophold, som er nødvendig for Udlosning af Godset, selvom Overliggedagene derved forlænges udover de fastsatte. I dette Tilfælde er Afskiberen forpligtet til at betale som for Overliggedage for alle Dage udover den fastsatte Termin.

Afskiberen er kun berettiget til at forlange Losning i en Havn, som Skibet anløber i Overensstemmelse med Kontrakten eller tvungen af Omstændighederne.

32. Hvis ifølge Fragtkontrakten helt Skib ikke er befragtet, kan Afsigelse fra denne kun ske paa Betingelse af Erklæggelse af fuld Fragt plus øvrige i Punkt »a« § 31 nævnte Summer. Rederen er dog forpligtet til at efterkomme Afskiberens Udlosningsordre, hvis Losningen kan ske uden Skade for Rederen eller for de andre Afskiberes Interesser.

33. Saavel Reder som Afskiber kan i følgende Tilfælde uden Erstatning til den anden Part frasige sig fra Fragtkontrakten: a) hvis der inden Skibets Afgang fra Indlade-stedet erklæres Krig, som kan medføre Risiko for, at Skib eller Ladning bliver kapret; b) hvis der erklæres Blokade af Afgangs- eller Bestemmelsehavnen; c) hvis Skibet efter Myndighedernes Ordre holdes tilbage af Grunde uforskyldt af begge Parter; d) hvis Skibet rekvireres til Brug for Staten; e) hvis der foreligger Forbud mod Udførsel fra Afgangsstedet eller Indførsel til Bestemmelsestedet af den til Transport bestemte Ladning.

De i Punkterne »c« og »e« forudsete Tilfælde berettiger dog ikke Afskiberen til at frasige sig fra Kontrakten uden Erstatning til Modparten, saafremt Opholdet kan forudses at blive af kort Varighed.

I de i denne Paragraf nævnte Tilfælde bærer Afskiberen Udgifterne ved Losningen af Skibet.

34. Enhver af Parterne kan ved Indtræden af hvilken som helst af de i § 33 nævnte Omstændigheder selv under Rejsen frasige sig fra Kontrakten. I saadant Tilfælde er Afskiberen forpligtet til at betale Fragt i Forhold til Længden af den tilbagelagte Del af Rejsen og alle af Rederen i Forbindelse med omhandlede Ladning oppebaarne Udgifter.

I de i denne Paragraf forudsete Tilfælde foregaar Udlosningen ligeledes for Afskiberens Regning.

35. Fragtkontrakten ophører uden Fravigelse fra nogen af Parternes Side og uden Forpligtelse for den ene Part til Erstatning til den anden, hvis følgende Tilfælde skulde indtræffe inden Skibets Afgang fra Indladehavnen: a) hvis Skibet gaar til Grunde, erklæres for retsmæssig Prise eller erklæres for usødygtigt af Grunde, som ikke afhænger af Rederen; b) hvis en i Kontrakten individuel angivet Ladning gaar til Grunde; c) hvis en Ladning, bestaaende af Varer, hvis Natur er fastslaaet ved bestemte Kendemærker, tilintetgøres efter at være overgivet til Kaptajnen til Indladning og Afskiberen ikke i Tide kan erstatte den med andet Gods.

Fragtkontrakten ophører ligeledes, hvis de i første Del af denne Paragraf nævnte Tilfælde indtræffer under Rejsen. Den i saa Fald Rederen tilkommende Fragt beregnes paa følgende Maade: i de under Punkt »a« nævnte Tilfælde i Forhold til Længden af den tilbagelagte Del af Rejsen; i de under Punkterne »b« og »c« forudsete Tilfælde i Forhold til den bjergede og afleverede Del af Ladningen samt Længden af den tilbagelagte Del af Rejsen.

36. Hvis et Skib er helt befragtet og det som Følge af Blokade, Krig, Forbud, Is eller anden Grund viser sig umuligt at naa ind til Bestemmelsestedet, er Kaptajnen forpligtet til at føre Skibet til en af de nærmestliggende Havne, give Afskiberen Underretning om Hindringerne og afvente hans Instruktioner.

Hvis det er umuligt at underrette Afskiberen eller afvente hans Instruktioner, er Kaptajnen berettiget til, eftersom det er fordelagtigst for Afskiberen, at udlosse Skibet eller vende tilbage til Afgangsstedet.

37. Betingelserne vedrørende Udlosning og Overliggetid, Beregning af Terminer og Godtgørelse for disse anvendes tilsvarende til de i §§ 17-19 fastsatte Regler.

38. Ladningen udleveres til den retsmæssige Indehaver af Konnossementet (§ 12).

39. Paa Modtagerens eller Rederens Forlangende kan Ladningen inden dens Overgivelse til Modtageren underkastes Ekspertise. Ekspertterne udnævnes af Havnekaptajnen.

Udgifterne forbundne med Ekspertisen bæres af den, der har forlangt den. Hvis der ved Ekspertisen opdages delvis Tab eller Beskadigelse af Ladningen, hvorfor Rederen er ansvarlig, vil Udgifterne i saa Fald være at bære af sidstnævnte.

40. Ved Ladningens Modtagelse er Modtageren forpligtet til at betale Rederne følgende Beløb, medmindre disse er bleven erlagt tidligere: den Rederen tilkommende Fragt, Overliggedagspenge, de af Kaptajnen for Ladningen afholdte nødvendige Udgifter, øvrige Udlæg og Afgifter, samt eventuelt Havaribidrag, som er garanteret af Ladningen eller at stille passende Sikkerhed for Betalingen.

41. I Tilfælde af at Ladningen tilintetgøres under Skibbrud eller andet Ulykestilfælde eller kapres som lovmæssig Prise, erlægges ingen Fragt; hvis Fragten er forudbetalt, betales den tilbage. Hvis Ladningen efter Skibets Undergang viser sig at være reddet eller efter Kapring frigøres, er Rederen berettiget til Fragten i Forhold til Længden af den tilbagelagte Del af Rejsen; hvis Ladningen i hel Stand føres til Bestemmelsestedet af Rederen, er denne berettiget til fuld Fragt.

42. For Ladning, som er gaet til Grunde eller har taget Skade uden ydre Paavirkning (indvendig Skade, Indtøring, Spild, almindeligt Svind), paa Grund af utilstrækkelig Forpakning eller af andre af Afskiberen forskyldte Grunde, betales fuld Fragt.

43. Rederen er berettiget til ikke at udlevere Ladningen, inden Fragten og alle andre i Henhold til Fragtkontrakten ham tilkommende Betalinger er erlagt.

44. Rederen har Panteret i Ladningen til Dækning af de ham af Modtageren tilkommende Betalinger, saalænge Ladningen befinder sig i Rederens eller hans Agenteres Hænder eller er oplagt efter hans Ordre.

Rederens Fordring for de ham for Transporten tilkommende Betalinger dækkes af Ladningens Værdi fremfor alle andre Fordringer paa Ladningsejeren.

Rederens Panteret udstrækker sig ikke til Assurance-Godtgørelser, som tilkommer Ladningsejeren.

LIKVIDATION AF HOWALDTSWERKE I KIEL

Paa en ekstraordinær Generalforsamling, der fandt Sted i Midten af September, meddelte Bestyrelsen for Howaldtswerke, at det allerede paa Generalforsamlingen den 29. Januar 1926 bekendtgjorte Tab af 6 Millioner RM. nu i fuldt Omfang er indtraadt. *Hele Aktiekapitalen maa saaledes betragtes som tabt.*

Da alle Howaldtswerke's Forsøg paa at opnaa Kredit eller anden Hjælp fra Myndighedernes Side er slaaet fejl, er der ingen anden Udvej end at lade Selskabet træde i Likvidation. Ved den paa Generalforsamlingen den 29. Januar 1926 bekendtgjorte Ordning med »Deutsch-Amerikanische-Petroleumsgesellschaft« er Varekreditorerne fuldt fyldestgjorte, saaledes at der ikke opstaar Tab for dem. Med de øvrige Kreditorer er der ført Forhandlinger, som gør det muligt for Selskabet at likvidere i Ro. Men nogen Udbetaling til Aktionærerne er udelukket. Bestyrelsen meddelte endvidere, at der som Køber til Værftet optræder et Konsortium under Ledelse af Hr. Dr. H. Diederichsen. For Værftet tilligemed de øvrige Anlæg, saasom Smaabaneaktier, Dokaktier og Beholdninger vil der kunne opnaas en Købepris af ialt $1\frac{1}{4}$ Million RM. Beløbet er ganske vist lille, men i Betragtning af de tyske Skibsværfters øjeblikkelige Stilling kan der ikke opnaas et

højere Beløb. Man vedtog at opløse Selskabet, at lade dette træde i Likvidation og at befuldmægtige Likvidator, Herr Rix, til at sælge Værftsanlæggene, samt Smaabaneaktierne i Kieler Hafenbahn A.G. og Aktierne i Swentine Dockgesellschaft, samt Beholdningerne.

Det nye Konsortium, der som nævnt repræsenteres af Dr. Diederichsen, Medlem af Kontrolkomiteen for Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, fører herefter Værftet videre under Firma-navnet: »Dietrichsdorfer Werft A.-G.« Dr. Diederichsen er Indehaver af sit eget Firma i Kiel, af Firmaet Theodor Wille i Hamburg, samt af forskellige sydamerikanske Foretagender. Hvem der staar bag ham, er hidtil ikke oplyst, men Sandsynligheden taler trods alle Dementier for, at det er et hamburgsk Rederi. Det kan paa det nuværende Tidspunkt ikke overses, i hvilket Omfang det bliver muligt at opretholde Værftets Drift. Man vil rimeligvis, meddeler det danske Generalkonsulat i Hamburg, blive nødt til for Fremtiden at lægge Hovedvægten paa Reparationsforretningen. I saa Fald vil en Del af Anlæggene sikkert blive videresolgt.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I AUGUST MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i August Maaned 1926 indgaaede Skibe var 670 med 335,746 N.R.T. mod 649 Skibe med 382,273 N.R.T. i Juli Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 678 med 336,776 N.R.T. mod 635 Skibe med 334,114 N.R.T. i Juli Maaned.

Af de i August Maaned indgaaede Skibe indgik 392 Skibe med 214,722 N.R.T. i Ballast, medens 75 Skibe med 28,749 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med August Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 499 med 174,213 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 491 med 178,904 N.R.T.

Tonnagen er gaaet en Ubetydelighed tilbage i omhandlede Maaned, væsentligst vel hidrørende fra en noget vigende Træeksport. De vigtigste Udførselsvarer foruden Kul og Træ — henholdsvis ca. 335,000 Tons og 130,000 Tons — bestod af Korn ca. 22,000 Tons, Olie, Soda, Superphosphat m. m.

Den danske Tonnage er i Forhold til Juli gaaet noget tilbage nemlig fra 112 Skibe med 74,286 N.R.T.

i Juli til 114 Skibe med 69,571 N.R.T. i August og staar som Nr. 3 efter Tyskland med 201 Skibe og 81,806 N.R.T. og Sverige med 131 Skibe og 70,554 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	1	3,095
Belgien	1	—
Danzig	98	13,260
Danmark	114	69,571
Tyskland	201	81,805
England	29	31,297
Estland	5	1,690
Finland	11	3,692
Frankrig	8	8,140
Holland	5	2,373
Italien	2	5,907
Letland	17	13,082
Litauen	1	437
Norge	34	23,269
Polen	10	3,519
Rusland	1	1,128
Sverige	131	70,554
Spanien	1	2,920

(Fortsat fra Side 653).

45. Ved Ladningens Overgivelse til Modtageren bortfalder ethvert Krav fra dennes Side paa Rederen saavel for Spild eller Beskadigelse af Ladningen, som for forsinket Levering. Eventuelle Krav for saadanne Beskadigelser eller delvis Spild, som ikke kunde iagttages ved almindelig Modtagelsesmaade af Ladningen fra Skib, kan derimod gøres gældende.

I sidste Tilfælde maa Modtageren, der ønsker at søge Godtgørelse, ikke senere end 48 Timer efter Ladningens Modtagelse, gøre Anmeldelse herom til Rederen eller Kaptajnen.

Det paahviler Ladringsmodtageren at bevise, at saadant Spild eller saadan Beskadigelse er opstaaet i Tiden mellem Ladningens Modtagelse til Transport og dens Aflevering til Modtageren eller Toldlageret.

46. Udebliver Modtageren, eller nægter han at modtage Ladningen, udlosses denne og oplægges af Kaptajnen paa Lager eller andet sikkert Sted.

Hvis den oplagte Ladning i Løbet af 2 Maaneder regnet fra Skibets Ankomst til Udlossesstedet ikke er afhentet, og Afskiberen ikke har betalt Rederen alle ham tilkommende Beløb for Transporten af omhandlede Ladning, er Rederen berettiget til at bortsælge Ladningen ved offentlig Auktion.

Salget af Ladningen foregaar efter Folkedomstolens Kendelse, for saa vidt der i den givne Søfartsinstitutioners Statutter ikke er forudset anden Fremgangsmaade.

Letfordærlige uafhentede Ladninger kan sælges uden Domstolskendelse og før den i nærværende Paragraf nævnte Termins Udløb.

47. Er Ladningen bleven transporteret ifølge Certeparti, undergaar de i § 46 nævnte Regler følgende Forandringer:

Kaptajnen er pligtig til ufortøvent at underrette Afskiberen om Modtagerens Udeblivelse eller dennes Vægning ved at modtage Ladningen. Den i § 46 angivne Udlosning og Oplæggelse af Ladningen udføres først efter Udløb af Lossetermin samt Overliggedage (§ 37) og paa Betingelse af at Afskiberen ikke forinden har ændret sine Dispositioner.

Den til Oplæggelse af Ladningen medgaaede Tid godtgøres Rederen som Overliggetid.

48. Af det ved Salget af Ladningen (§ 46) indkomne Beløb dækkes Rederens Krav for Transport samt Udlæg ved Oplæggelse og Salg, hvorefter Restbeløbet deponeres hos Domstolen paa Salgssledet. Viser den ved Salget indkomne Sum sig utilstrækkelig til at dække Rederens Krav, er denne berettiget til at inddrive det manglende Beløb hos Afskiberen.

49. Fra Ladningens Modtagelse til dens Aflevering bærer Rederen Ansvar for Spild og Beskadigelse samt for Ophold ved Udleveringen af denne. Undtagelser herfra angives i nedenstaaende Paragraf under Anvendelse af særlige Regler vedrørende Handelsskibsredernes begrænsede Ansvar.

(Fortsættes i næste Nr.)

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I APRIL KVARTAL 1926

Paa samme Maade som for de foregaaende Kvar-
taler har Det statistiske Departement foretaget en
foreløbig, summarisk Opgørelse af Skibsfarten paa
danske Havne i April Kvartal 1926.

Det fremgaar, at der i April Kvartal foretoges ialt
24,100 Skibsanløb i samtlige danske Havne. Skibenes
Tonnage udgjorde 3,379,000 R.T. nt., og der udlossedes
2,284,000 Tons Gods og indladedes 950,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R.T.	Udlosset Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
April Kvartal 1926....	24,100	3,379	2,284	950
Januar Kvartal 1926..	18,600	3,507	2,843	894
April Kvartal 1925....	19,900	2,923	2,116	710

Det vil ses, at man ved Sammenligning med Tallene
for det nærmest foregaaende Kvartal, Januar Kvartal
d. A., kan konstatere den sædvanlige betydelige Stig-
ning i Antallet af Skibsanløb, som er forårsaget af,
at en Del Smaaskibe genoptager Farten efter Vinter-
stilstanden, ligesom Ruteferien i de indenlandske Far-
vande udvides. Med Hensyn til Skibenes Reg. Tonnage
og den udlossede Godsmængde viser Tabellen derimod
en betydelig Nedgang i April Kvartal. Til Trods for
at den omtalte Sæsonforøgelse af Smaaskibsfarten
bringer nogen Tilgang til den samlede Reg. Tonnage
og Godstransport, er det samlede Tal for Tonnagen
dog gaaet ned med 128,000 R.T. og den udlossede
Godsmængde med ikke mindre end 559,000 Tons. Ved
Opgørelsen af Skibsfartens samlede Tonnage og Gods-
mængde spiller den udenlandske Fart med større Skibe
nemlig den afgørende Rolle, og denne, som ikke er
afhængig af Aarstiden, men af Konjunkturerne, har
været af langt ringere Omfang i April Kvartal end i
Aarets første Kvartal. Det skal blot nævnes, at Ind-
førselen af Korn og Oliekager gik ned fra 450,000 Tons
til 330,000 Tons, og Kul og Koks m. m. fra 1,230,000
Tons til 670,000 Tons. Af Brændsels- og Belysningsolie
indførtes ikke mindre, men Indførselen af adskillige
industrielle Raastoffer, f. Eks. til Oliepresning, var for-
mindsket.

Den fra danske Havne udgaaende Godstransport
foregaar tildels uafhængig af de almindelige Konjunk-
tursvingninger. Udførselen af Cement er ganske vist
gaaet tilbage, men ved Siden af denne vigtige Vare
spiller Transporten af forskellige Slags Sten og Skær-
ver, Mursten, Kalk m. m., som forøges stærkt i For-
aarsmaanederne, en vigtig Rolle. Naar dertil kommer,
at Eksporten af Smør og Flæsk, som udgjorde over
¼ af det udgaaende Gods, i April Kvartal var om-

trent uforandret, forstaas det, at den samlede fra dan-
ske Havne udgaaende Godsmængde har kunnet stige
fra 894,000 Tons i Januar Kvartal til 950,000 Tons i
April Kvartal.

I Oversigten er som sædvanlig anført Tallene for
det tilsvarende Kvartal det foregaaende Aar. For nær-
værende Kvartaloversigt har denne Sammenligning
dog kun ringe Interesse, da Skibsfarten var stærkt
præget af Lockouten i April Kvartal 1925. Det kan kun
konstateres, at Skibsfarten i enhver Henseende var af
ringere Omfang i 1925 end i 1926.

Af følgende Oversigt fremgaar, at der til Køben-
havns Havn, Frihavnen indbefattet, i April Kvartal
indløb ca. 4,100 Skibe med ca. 1,230,000 Reg. Tons nt.,
som udlossede 807,000 Tons Gods og indladede 279,000
Tons. Om Farten paa København kan i det store og
hele gentages det, der ovenfor er anført for samtlige
danske Havne under eet.

Skibsfarten paa København i April Kvartal 1926.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet	2,063	355,899	159,631
heraf Ruteferie .	617	236,213	37,375
fra Udlandet	2,068	879,542	647,837
heraf Ruteferie paa Malmø*) m. m.	496	100,020	1,830
April Kvartal 1926.....	4,131	1,235,441	807,468
April Kvartal 1925.....	3,406	1,023,871	711,495
Udgaet:			
til Indlandet	2,130	396,198	133,225
heraf Ruteferie	617	236,213	82,285
til Udlandet	2,068	818,689	145,865
heraf Ruteferie paa Malmø*) m. m.	496	100,020	3,693
April Kvartal 1926.....	4,193	1,214,887	279,090
April Kvartal 1925.....	3,461	1,006,975	239,427

*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø er ikke medregnet.

Til samtlige Provinshavne indløb 20,000 Skibe paa
2,144,000 Reg. Tons nt., som udlossede 1,477,000 Tons
Gods og indladede 671,000 Tons.

I nedenstaaende Tabel er anført Skibsfarten paa en
Række af de vigtigste Provinstolddistrikter i April
Kvartal, og til Sammenligning er anført de tilsvarende
Tal for April Kvartal 1925.

Som nævnt ovenfor var Skibsfarten som Helhed
stærkt indskrænket i April Kvartal 1925, og saa godt
som alle Havne viser derfor Fremgang i 1926. Enkelte
Havne som Holbæk, Randers og Aabenraa viser dog
en ringe Omsætningsnedgang i April Kvartal 1926.

I Maj Maaned aabnedes en Færgerute Svendborg-
Rudkøbing til Overførelse af Gods i Jernbanevogne og
løst.

(Fortsættes Side 656.)

NY SKIBSAFGIFT I BRASILIEN

I Anledning af Meddelelsen om Indførselen af en ny
Skibsafgift i Brasilien har Dansk Dampskibsrederi-
forening ved Skrivelse af 9. ds. til Udenrigsministeriet
henstillet, at der tilvejebragtes paalidelig Oplysning
om, hvorvidt den paagældende Afgift skulde betales af
Skibet eller Ladningsejerne, og om hvorvidt Dekretet
indeholdt Bestemmelser, der forhindrede Rederen i
at træffe Aftale med Befragteren om, hvem der skulde
betale Afgiften, idet man samtidig henstillede til Rege-
ringen at støtte andre Landes Bestræbelser for en Ud-
sættelse af Dekretets Ikrafttræden eller en eventuel
Ophævelse af dette. Fra Udenrigsministeriet har man
som Svar herpaa modtaget saalydende Skrivelse af
16. ds.:

»Under Henvisning til tidligere Brevveksling, senest For-
eningens Skrivelse af 9. d. M., vedrørende et af den brasi-

lianske Regering udstedt Dekret, hvorved der fra den 20.
d. M. at regne paalægges Skibe i alle brasilianske Havne at
erlægge en Afgift af 3½ Milreis pr. Ton importeret Vare og
2½ Milreis pr. Ton eksporteret Vare, meddeler Udenrigs-
ministeriet i Henhold til telegrafisk Indberetning fra den kgl.
Gesandt i Rio de Janeiro, at denne Afgift vil være at erlægge
af Skibene; dog kan disse naturligvis søge Kompensation
gennem en tilsvarende Fragtforhøjelse, hvorved bemærkes, at
der ifølge Gesandts Telegram ikke er Forbud mod at træffe
Særaftale mellem Reder og Befragter om, hvem der skal
udrede Afgiften. En saadan Aftale hindrer dog ifølge Ge-
sandts Indberetning ikke, at Opbeholdersmyndighederne
holder sig til Skibene, som da vil være henvist til at søge
Regres hos Befragteren.

I Henhold til Instruktion herfra har Gesandten i en til
den brasilianske Udenrigsminister rettet Note, i Lighed med
andre diplomatiske Repræsentanter i Rio, henstillet, at De-
kretets Ikrafttræden udsættes indtil videre. Ministeren har
mundtligt udtalt, at dette Spørgsmaal er Genstand for Over-
vejelse, og at det er sandsynligt, at Dekretets Ikrafttræden vil
blive udsat.»

KULLASTNING I KONTINENTALE HAVNE

Königsberg:

Pr. 15. ds. laa der i denne Havn 17 Kulskibe med en Bruttotonnage af 25,000 Tons. Af disse var paa nævnte Tidspunkt 10 Skibe under Lastning, 7 laa og ventede paa Last. Det udtales, at flere af Skibene ekspederedes normalt. Nogen Kontrol over Kulbevægelsen er kun mulig, efter at de har passeret den tyske Grænse. De Opgivelser, der faas fra Gruberne, kan man ikke altid rette sig efter. Dette vanskeliggør Ekspeditionen, saaledes at det hænder, at en stor Baad er fuldt lastet paa 50 à 100 Tons nær og maa ligge i dagevis og vente paa dette lille Rest-Kvantum. Som illustrerende for Situationen kan yderligere nævnes, at der 15. ds. blev to af de i Königsberg liggende Baade beordret til Danzig, hvor der skulde ligge Kul klar i Lægtene. Forhandlinger angaaende Erstatning for denne Skiftning finder Sted med Rederierne. — Der ventedes til Königsberg i de nærmest følgende Dage 12—15 Baade, for hvilke Last delvis allerede er ført frem, medens for enkelte Forsendelser endnu ikke har fundet Sted fra Gruberne.

Memel:

Det blev for nogen Tid siden meddelt, at Kuleksporten vilde blive dirigeret ogsaa over denne Havn, men efter anstillede Undersøgelser viser det sig, at saadan Skibning hidtil har været af meget beskedent Omfang, og Skibene har foreløbig faaet normal Ekspedition.

Riga:

P. Bornholdt & Co. meddeler, at Kulbaadene sædvanligvis har maattet vente paa Last en Uges Tid, men alle Liggedagspenge er indtil Rapportens Afgivelse, dateret 14. ds., blevet prompt betalt. Det udtales i denne Forbindelse, at Befragterne foreløbig ikke vil optage flere Dampere, før de, som ligger i Havnen, er ekspederet, og man faar bedre Oversigt

over, hvordan det gaar med videre Tilførsler. Transporten af Kul fra Gruberne i Polen er forbundet med visse Vanskeligheder, og bl. a. bliver den betydelig forsinket ved, at Kullene maa omlastes ved den lettiske Grænse fra europæisk til russisk Spor. Firmaet meddeler videre følgende Oplysninger over Baade og deres Ekspedition i Tiden fra 30. August:

3,500 Tonner kom den 30.8., afgik den 11.9.
2,000 Tonner kom den 3.9., begyndte at laste den 13.9., ventes lastet den 16.9.
2,000 Tonner kom den 7.9., ventes lastet 16.9.
4,000 Tonner ligger paa Tørn siden 7.9., umuligt at sige, naar den faar Last.
2,000 Tonner kom den 3.9., var lastet den 13.9.
3,300 Tonner ligger paa Tørn siden den 10.9.
3,000 Tonner ligger paa Tørn siden den 12.9.

Rotterdam:

En norsk Baad, som havde ligget siden 28. August og ventet paa Last bestemt for dansk Havn, blev tillastet den 11. ds., men blev derefter opholdt til 14. ds. for Bunkerforsyning. En anden Baad ankom til Rotterdam den 30. August med Liggetiden drejende fra 3. ds. Da det var aabenbart, at man ikke kunde gøre Regning paa Last med det første, blev Ventetiden benyttet til Doksætning og Reparation, og Notits om Lasteberedskab blev først givet den 11. ds. Endnu den 18. ds. var der ikke kommet frem til Havnen nogen Del af Skibets Ladning, som er bestemt for Oslo, og efter de anstillede Undersøgelser ser det ud til, at Forholdet vilde have været det samme, om Skibet var blevet meldt lasteklar fra 3. ds.

I Forbindelse med ovenstaaende henledes atter Opmærksomheden paa den af *The Baltic and White Sea Conference* antydede Demurrage-Skala.

(Fortsat fra Side 655).

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i April Kvartal 1926.

	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udløss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udløss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		
Helsingør ..	Apr. Kvartal 1926	132	14,566	11,087	221	Frederiks- havn	Apr. Kvartal 1926	248	55,656	22,139	1,634
	heraf Rute fart	33	7,462	147	11		heraf Rute fart	116	40,802	3,569	1,413
	Apr. Kvartal 1925	77	5,742	10,562	146		Apr. Kvartal 1925	230	51,139	20,508	1,594
Køge	Apr. Kvartal 1926	476	28,419	29,096	31,120	Aalborg— Nr. Sundby.	Apr. Kvartal 1926	1,529	292,826	196,633	171,532
	Apr. Kvartal 1925	376	21,146	20,421	26,873		heraf Rute fart	136	65,439	12,989	16,037
Fakse	Apr. Kvartal 1926	439	29,987	7,126	56,914	Apr. Kvartal 1925	1,374	261,196	200,117	109,665	
	Apr. Kvartal 1925	212	12,250	5,891	21,026	Thisted	Apr. Kvartal 1926	194	11,283	14,930	491
Holbæk	Apr. Kvartal 1926	183	15,012	18,614	1,246		heraf Rute fart	12	2,940	1,188	167
	Apr. Kvartal 1925	150	19,548	26,533	1,778	Apr. Kvartal 1925	205	11,365	16,633	278	
Kalundborg	Apr. Kvartal 1926	242	46,128	16,145	5,375	Randers ...	Apr. Kvartal 1926	227	43,134	42,101	3,747
	heraf Rute fart	88	31,420	305	165		heraf Rute fart	24	10,204	4,940	1,767
	Apr. Kvartal 1925	215	47,244	13,529	2,279		Apr. Kvartal 1925	229	68,377	65,102	4,117
Korsør	Apr. Kvartal 1926	382	52,961	51,346	8,048	Hobro— Mariager	Apr. Kvartal 1926	253	19,667	14,926	25,779
	heraf Rute fart	91	5,722	101	159		heraf Rute fart	12	2,412	1,513	1,057
	Apr. Kvartal 1925	289	49,534	44,810	5,143		Apr. Kvartal 1925	155	12,358	11,767	13,177
Stege	Apr. Kvartal 1926	409	21,514	18,501	13,267	Aarhus	Apr. Kvartal 1926	1,015	272,296	195,081	32,676
	heraf Rute fart	100	6,446	1,069	1,302		heraf Rute fart	293	121,004	19,027	16,696
	Apr. Kvartal 1925	266	12,405	6,815	8,640		Apr. Kvartal 1925	644	256,367	195,800	25,850
Rønne	Apr. Kvartal 1926	315	72,206	22,679	14,878	Horsens....	Apr. Kvartal 1926	342	50,797	54,009	7,224
	heraf Rute fart	98	52,350	3,861	3,116		heraf Rute fart	64	10,561	4,964	4,745
	Apr. Kvartal 1925	275	67,931	18,405	11,764		Apr. Kvartal 1925	343	45,816	44,380	6,490
Nykøbing F.	Apr. Kvartal 1926	342	26,357	34,886	9,685	Vejle	Apr. Kvartal 1926	269	30,568	39,502	4,135
	heraf Rute fart	12	2,184	738	1,208		heraf Rute fart	24	4,641	4,925	1,645
	Apr. Kvartal 1925	279	25,340	25,096	7,054		Apr. Kvartal 1925	269	33,854	39,105	3,482
Maribo— Bandholm	Apr. Kvartal 1926	261	18,121	23,816	12,179	Fredericia .	Apr. Kvartal 1926	317	56,957	62,700	14,102
	heraf Rute fart	—	—	—	—		heraf Rute fart	74	18,438	1,504	1,590
Apr. Kvartal 1925	144	9,626	13,755	2,626	Apr. Kvartal 1925	178	38,187	36,537	6,430		
Nakskov ...	Apr. Kvartal 1926	567	43,312	38,638	14,240	Kolding ...	Apr. Kvartal 1926	439	42,285	39,015	6,614
	heraf Rute fart	216	20,690	2,415	4,084		heraf Rute fart	124	10,242	6,686	1,187
	Apr. Kvartal 1925	499	40,449	40,137	13,172		Apr. Kvartal 1925	512	48,105	41,456	6,702
Rudkøbing .	Apr. Kvartal 1926	1,938	87,494	13,670	4,872	Haderslev ..	Apr. Kvartal 1926	644	39,936	23,274	5,017
	heraf Rute fart	1,559	78,775	3,219	2,794		heraf Rute fart	450	23,165	2,814	1,873
	Apr. Kvartal 1925	1,107	44,570	14,152	4,826		Apr. Kvartal 1925	584	30,928	17,585	3,297
Nyborg	Apr. Kvartal 1926	167	40,750	40,215	28,824	Aabenraa ..	Apr. Kvartal 1926	376	29,253	21,045	4,678
	heraf Rute fart	12	1,940	554	128		heraf Rute fart	163	12,483	1,522	339
	Apr. Kvartal 1925	149	45,775	42,215	30,707		Apr. Kvartal 1925	353	33,289	25,520	5,320
Svendborg .	Apr. Kvartal 1926	818	50,311	34,124	7,235	Egernsund . (Graasten)	Apr. Kvartal 1926	724	34,762	5,730	21,692
	heraf Rute fart	413	24,255	2,939	1,992		heraf Rute fart	359	24,056	176	2,692
	Apr. Kvartal 1925	818	51,171	30,986	8,157		Apr. Kvartal 1925	499	21,245	8,921	12,996
Odense	Apr. Kvartal 1926	508	79,615	86,016	13,991	Sønderborg .	Apr. Kvartal 1926	955	75,461	33,692	10,294
	heraf Rute fart	62	20,542	8,363	7,118		heraf Rute fart	570	44,760	5,177	5,085
	Apr. Kvartal 1925	414	86,239	91,239	14,579		Apr. Kvartal 1925	951	57,975	32,953	7,000
Middelfart .	Apr. Kvartal 1926	148	25,896	11,942	1,024	Esbjerg ...	Apr. Kvartal 1926	256	184,227	71,301	60,658
	heraf Rute fart	50	17,280	519	178		heraf Rute fart	124	114,034	9,914	51,606
	Apr. Kvartal 1925	95	20,187	9,478	596		Apr. Kvartal 1925	273	149,198	70,924	60,762

ARBEJDSLØNNEN I ANTWERPEN

Arbejdslønnen i Antwerpen er fra og med den 23. August forhøjet med 1 Frcs., udgørende 41 Frcs., pr. Dag med 75 pCt. Tillæg for Natarbejde, 9 Frcs. pr. Time, og som for hele Natten bliver at multiplicere med 9 Timer, skønt der faktisk kun arbejdes i 8 Timer.

Endvidere er Arbejdslønnen fra og med 1. September yderligere forhøjet med 3 Frcs., saa den nu udgør 44 Frcs. pr. Dag, dog saaledes at de 75 pCt. Tillæg for Natarbejde bliver at beregne efter 36 Frcs. pr. Dag. Dette svarer igen til 8.74 Frcs. pr. Nattime, og hvilket som ovenfor nævnt maa multipliceres med 9 for hele Naten.

Nordisk Skibsrederforenings Agent har undersøgt

hos sin Stevedore, hvordan han agter at beregne Prisen for de Baades Vedkommende, hvor Arbejdet er foregaaet, medens disse Forandringer har fundet Sted, og faaet det Svar, at det er Stevedorens Agt at beregne Losseprisen efter det Kvantum, som er udlosset i de forskellige Perioder.

Hvad Tillægget paa Stevedoreregningen angaar, saa vil dette være afhængigt af den Aftale, som foreligger i hver Sag. Nogle Stevedorekontrakter stipulerer 4 pCt. og andre blot 3 pCt. Hvor der ikke er gjort nogen Kontrakt, agter nævnte Stevedore at beregne 4 pCt. Tillæg i Stevedoreprisen for hver Franc, hvormed Arbejdslønnen er øget.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 21. September 1926.

I den forløbne Uge indtraadte der en Reaktion i Kulbefragtingen fra Staterne til U.K. Efter at en Masse Baade er sluttet til højere og højere Rater, og Rederne forlangte mere, indtog Befragterne en mere reserveret Holdning i Haab om, at Bladet maatte vende sig, og tildels er dette lykkedes. Striden i England er endnu ikke afgjort, men Freden skal jo engang komme, og der skal ikke meget til for at faa Rygterne til at svirre. Saasntart der er Udsigt til en Genoptagelse af Minearbejdet i England, vil der komme en automatisk Stilstand i Kulbefragtingerne til U.K. samtidig med, at alle andre Befragtere benytter Lejligheden til at faa Raterne ned. Nogen Grund til at vente et meget daarligere Marked i de oversøiske Farvande, saasntart Strejken er forbi, er der vist ikke. Det er allerede sent paa Aaret, og meget skal indhentes inden Sæsonen slutter. Der maa absolut komme en kolossal Efterspørgsel efter Korn fra Montreal/Australien og Donau, foruden at en hel Del andre Varer, som har maattet afvente Skibslejlighed, saa længe Kulstrejken stod paa, ogsaa skal eksporteres.

Nord- og Østersøen er meget livlig, og Raterne bedres daglig; især maa alle Englands Laster betale op. Til de kontinentale Havne er Stigningen ikke saa tydelig, men disse Befragtere har bedre Raad til at vente lidt endnu, da de ikke er bundet af Dækslastrestriktionerne. Adskillige Befragtere har for Vane paa denne Aarstid, naar Rederne forlanger en Rate, der staar i Forhold til Aarstiden og Risikoen, at svare, at de foretrækker at lade deres Varer ligge over til næste Sommer. Dette er den gamle Vise, der kun i meget faa Tilfælde skal tages højtideligt. Befragterne overvintrer ikke deres Varer gratis, og Afskiberne presser ogsaa ofte paa for at faa det solgte fra Haanden.

TRÆLASTMARKEDET

er vedvarende meget fast. Alle Baade, som kan blive lastet i Tide for at naa U.K. inden 31./10., faar gode Rater. Fra Nordfinland er betalt 60/- netto til London, og fra sydligere Pladser faas 55/-, 56/- efter Lastplads og Lastens S sammensætning. Der skal store Rater til for at faa Udbytte af Rejsen, og det maa ikke glemmes, at Dagene bliver kortere, Lastningen gaar langsommere, saa snart det bliver koldt, og Lastepriiserne er højere om Høsten end midt paa Sommeren. Vi har gentagne Gange berørt Spørgsmaalet om Indtagendet, og igen rapporteres rent elendige Resultater for Props, Minetømmer og Pulpwood. Varen er gerne vaad, og Baaden faar ikke sin fulde Dækslast, men der maa være andre Ting i Vejen, f. Eks. Maa-lene, som Kaptajnen eller Styrmandene ikke altid kan overkomme at kontrollere. Pulpwood og Props, ikke mindst Props, burde altid sluttet paa Lumpsum, og jo før Befragterne indser det retfærdige heri, desto bedre for alle Parter.

De sidste Noteringer er: Trångsund/London, 55/- netto, 600 Stdr.; Kotka/London, 53/-, 1,100 Stdr.; Danzig/London, 51/3, 52/6d., 1,100 Stdr.; 2/3 Syd Finland/Grangemouth, 50/-, 1,000 Stdr.; 2 Björkö/Amsterdam og Dordrecht, 850/900 Favne Pulpwood og Pæle, 25,000 Hfl. Lumpsum; Kotka/Rouen, Pæle, ca. 45/- pr. Stdr. Capacitet, Lumpsum basis; Trångsund/Antwerpen, 45/-. For 1,600 Stdr. Baad fra 2/3 Sundsvall/Hernösand-Alexandria er betalt 77/6d.; 700 Stdr. Kemi/Kings Lynn, 60/-; 600 Stdr. Boards 3 Sundsvall/Antwerp, 55/-; 950 Stdr. Trångsund/Antwerp, 44/-.

Befragtingen fra Hvidehavet er praktisk talt ophørt for iaar.

Fra Canada noteres højere Rater, som rimeligt er, bl. a. New Richmond-West Britain 85/- »or offer«.

KUL, KOKS ETC.

For enkelte specielle Laster til U.K. er opnaaet fine Rater; ellers er der ingen væsentlig Forandring og ikke heller overvældende med Laster. Befragterne indtager en lidt mere reserveret Holdning, naar undtages til Finland, men saalænge disse Rater ikke staar i nogetsomhelst Forhold til andre Markeder, bliver der ikke sluttet meget. Stettin/Bristolkanalen har betalt 14/-, Hamburg/Bristolkanalen 9/-, Königsberg/E.C.U.K. 13/6d., Manchester 14/-, Königsberg/Danske Havne 9/-, Rotterdam/Danske Havne 9/-, 9/3d. for Koks, 8/-, 8/3d. for Patent fuel.

Bunkerpriserne stiger stadig. I Kielerkanalen forlanges 43/-; i Rotterdam henimod 46/6d., og endog er de vanskelige at købe.

MIDDELHAVET ETC.

Tiltrods for at Bunkerne koster ca. 20/- mere end for 2-3 Uger siden, er Fragterne kun steget ubetydeligt, og det lader til, at Befragterne kan faa den Tonnage, de skal bruge. Heldigvis er alle hjemgaende Markeder højere med bedre Efterspørgsel. Frugt fra Spanien noteres i 25/-, 27/6d. pr. 100 Cbf., men der gøres vist ikke meget. Jordnødder fra Saloum noteres i 31/- B/H., 32/- Dunkirk, 33/- U.K., 34/- London-Marseille med 3/- mere for Gambia Lastning. Oliekager Marseille/Danmark 21/-, 22/-, Sverige 1/-, 2/- mere. Alexandria/Hull har betalt 22/6d. pr. 60 Cbf. Sidste Notering var 10/6d. Sortehavet, basis/Kontinentet er værd ca. 21/-, Poti/Boulogne, Erts, 18/-, Donau/Antwerp/Rotterdam 26/- U.K. 27/3d. og til danske indikerer 30/-. Disse Rater ser pæne ud, men er ikke overdrevne, naar Hensyn tages til de enorme Udgifter, og som Regel langsomme Ekspeditioner.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulbefragtingen til U.K. er ikke fuldt saa livlig, og Raterne ikke længere saa faste. Helt prompte Baade faar endnu ca. 27/6d., 30/10d. Annullering betinger ca. 23/-, 25/- og for senere Positioner indikerer ca. 18/-, 20/-. Befragterne tager et Pust, og de vil afvente Be-

(Fortsættes Side 660).

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 Fløjtetønder 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 Farløjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.
Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved Tolboden.

KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m. i Frihavnen 7,5—9,5 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—7,5 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 Havneavenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 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 Havneavenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteartøjer og reparerede Fartøjer m.m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast 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 200 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 Vinterfakst. **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-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.**

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar **Lods** benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og 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 Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift (pr. N. R. T.):** Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, 1/2 Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lods** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Rene 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 Havneavenets M/S „Als“ og Isbryder S/S „Hero“ stationeret i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster. **Ballastafgift:** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlsrenden 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 Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, 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. m³. 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 Køhaling.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton.

Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørger af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Køhaling-plads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatore, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalingsbedding 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 Klørby er uddybet til 4,5 m, men Løbet tilsander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjælpskruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalingsbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

DEN ENGELSKE UDENRIGSHANDEL UNDER KULSTRIKEN AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det engelske Handelsministerium har i disse Dage udsendt sin Handelsstatistik for August og den er, sammenholdt med den fra Juli Maaned, alt andet end tilfredsstillende. Kulimporten er forøget og Eksporten af Industrivarer er gaaet tilbage.

	Import £	Export £	Import- Overskud £
Januar	117,689,450	72,122,522	45,566,928
Februar	96,845,012	76,036,306	20,809,706
Marts	106,864,084	78,485,428	28,378,656
April	102,492,099	64,012,955	38,479,144
Maj	81,199,444	53,296,643	27,902,801
Juni	97,504,361	60,860,376	36,643,985
Juli	100,290,593	66,713,862	33,576,731
August	101,137,290	58,357,261	42,780,029

Den ovenstaaende Tabel giver bedre end mange Ord et godt Indtryk af hvorledes Situationen er. Den mest iøjefaldende Omstændighed er Kuleksportens Forvandling til Kulimport og denne Forandring er nu saare følelig, fordi den har været i godt og vel tre Maaneder. Under normale Forhold er Kuleksporten en af de allervigtigste Faktorer i Betalingsbalancen overfor Udlandet. Den forsyner ikke blot den engelske Søfart med Bunkers men med en stadig tilgængelig Udførselsvare, der er ganske uvurderlig baade som Fragt og som Byttevare overfor fremmede Raaprodukter. Det vil være nok at nævne Tømmer.

Det er ganske kuriøst at sammenligne Kulhandlen i August i Aar og i samme Maaned i Fjor. Da importerede England for 1,175 Mill. Pund Kul og exporterede for 3,160,000 Pund. Kulindustrien arbejdede da under en stærk Depression; i August 1924 eksporteredes der nemlig for ikke mindre end 5,729,000 Mill. Pund og i August i Aar var Importen 3,790,000 Ton der svarer til en Værdi af 7,542,000 Pund. Handelsministeriets Statistik giver ingen Oplysninger om hvorfra Importen kom, men vi ved, at den hovedsagelig kom fra Tyskland, Polen og De forenede Stater.

Det er i Virkeligheden højst bemærkelsesværdigt, at denne voldsomme Omlægning af Im- og Eksport for visse Hovedvarers Vedkommende, ikke har hidført nogen fuldstændig Omkalfatring i Udenrigshandelens Økonomi. At der vilde indtræde en Katastrofe var de økonomiske Ekspertter saa nogenlunde enige om og Kulminearbejdernes Ledere regnede sikkert med dens Komme. Ved denne Krise, vilde de være i Stand til at tvinge ikke blot Regeringen men hele det engelske Samfund i Knæ.

Trods Kulstriken var Værdien af Udførslen højere i Juli end i April og højere i August end i Maj; disse Tal indbefatter ogsaa Reeksporten. Hvis denne fradrages finder vi, at den sammenlagte Værdi af Englands Udførsel i August paa det nærmeste gik op til 50 Millioner Pund, hvad der er elleve Millioner mindre end i August 1925. Den engelske Eksport i Aarets første otte Maaneder beregnes til en Værdi af 445 Millioner Pund, hvad der betyder en Nedgang paa 73 Millioner sammenholdt med Aaret forud. At denne Mindskning er overordentlig følelig siger sig selv, og fortsættes den i samme Tempo vil den komme til at gribe ganske afgørende ind i den engelske Økonomi.

For ret at forstaa den forhaandenværende Situation, maa man huske paa den store Forskel mellem Værdi- og Kvantitetstal; for at faa en rigtig Sammenligning frem maa Tallene korrigeres ved Hjælp af Prisindex. Gøres det bliver Resultatet det for England glædelige, at Eksportformindskningen ikke er tilnærmelsesvis saa stor, som de nys anførte Tal viser.

Der findes endnu et Lyspunkt i den økonomiske Situation, et Lyspunkt som Handelsministeriets Statistik heller ikke giver nogen Underretning om. Søfar-

ten er uden Tvivl den vigtigste af alle Englands Næringsveje og takket være Kulstriken kan netop Skibsfarten glæde sig ved gode Konjunkturer og betydelige Indtægter. Den maritime Børs i London har ikke i mange Aar været saa livlig som nu, der sluttet store Fragter og der er stor Travlhed i de amerikanske Kuleksporthavne. Fra Hampton Roads er Kulfragterne steget til over 22 sh. og tenderer til yderligere Stigning. Baade *Manchester Guardian* og det altid paalideligt underrettede *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* har bragt Meddelelser om den store Kamp om Tonnagen i Montreal, hvor saavel Kul- som Korn-eksportørerne maa konkurrere haardt om den. De sidste giver nu lige saa høje Fragter som Kulmændene.

Dengang Kulstriken begyndte, var der mange engelske Trampfartøjer oplagte og Søfarten var i sin Helhed meget lidt indtægtsgivende. Nu er Billedet delvis vendt om, de fleste Baade er atter ude og der er over hele Jorden ganske gode Fragter, paa sine Steder helt ud fortrinlige. De engelske Kul- og Jærnindustriens Ulykke har givet den engelske Handelsflaade en Chance, den ikke har haft i mange Aar. De amerikanske Miner arbejder under Højtryk og de allerfleste Steder er der Arbejdere i Skakterne Døgnnet rundt for at hugge saa mange Kul som vel muligt nu der er ekstraordinære Afsætningsmuligheder.

Et Stridens Spørgsmaal er det om Kulstriken vil blive efterfulgt af en opadgaende Konjunktur her og i den øvrige Verden. Der er meget, der taler for og meget imod. Store og saare værdifulde Markeder er gaaet tabt og Statens Indtægter er sunket i en ret følelig Grad. De strikende Grubearbejders tabte Lønindtægter i de forløbne toogtyve Uger kan anslaaes til godt og vel treds Millioner Pund og der er næppe nogen Tvivl om, at Kulstriken har foraarsaget en ekstra Arbejdsløshed, der omfatter omtrent 300,000 Mand. At disse høje Tal en Tid skabte en meget stor Nervøsitet, kan ikke undre — men den vil vel nu svinde en Del, eftersom Arbejdsløsheden er gaaet meget tilbage i de sidste otte Uger. Dette tyder jo paa at de vil faa Ret, der var af den Mening, at Kulstriken kun betød en øjeblikkelig Konjunkturforbedring, en Opgang, som burde være kommet paa et meget tidligt Tidspunkt.

Ser man paa det engelske Forretningsliv under eet, er der ingen der vil nægte, at dets Undertone nu er mere fast end den har været i meget lange Tider. De sidste Rapporter fra Ulddistrikterne i Yorkshire, fra Skoindustrien i Midlans og fra Linnedindustrien i Belfast taler alle om forøgede Ordre, og det kan betragtes som givet, at Jærn- og Staalindustrien vil faa meget at gøre saa snart Striken er endt — hvad der imidlertid kan vare en Tid endnu — og der kommer Ild under Smelteovnene i Cleveland. Mange af Sheffieldfabrikanterne har allerede nu meget at gøre, og i Glasgowdistriktet arbejder Valseværkerne med et stort Arbejderantal i Gang.

Gaar man fra England til den øvrige Verden er det ogsaa der den optimistiske Vægtskaal, der vejer tungest til. Amerika har fortsat meget gode Konjunkturer og Tysklands Indtræden i Folkeforbundet er en ny Garanti for Freden i Europa. Kornhøsten vil blive fuldt ud tilstrækkelig saa Arbejderne kan faa deres Mad billigt. De vil da kunne bruge flere Penge til Industrivarerne. Fra Indien er der ogsaa gode Efterretninger, medens Kina ikke giver noget Haab. Overfor dette Land maa man være paa Post og man kan ikke være agtpaaagivende nok, naar det gælder om at vogte økonomiske Interesser. De er i høj Grad truede og kan bringe store og skæbnsvangre Skuffelser.

Johannes Lehmann.

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 besørages af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Porlaabning 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 Hjelpekruer: 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. Træsksbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

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, Farvandede stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugserdamp uforønd.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen undt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassinet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6½ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægere og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjelpekruer 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiffri.

Ingen Lodstvang

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

Bugsering fra Havnen til Guldborg eller Gedsergaard og omvendt: 60 Øre pr. B. R. T. indtil 100 B. R. T. ved Havnevæsenets Motorbaad, længere Distancer efter Aftale.

Losning og Lastning besørages ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6.000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4.000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassinet, Kornsuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Køhalingssplads for mindre Skibe.

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** besørages af Handelsforeningens Stevedor 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.

(Fortsat fra Side 657)

givenhedernes Gang. Til Øerne er opnaaet 6.00 Doll., Port Said 28/6d., Buenos Aires indtil 27/6d.

Montreal forbedrer Raterne for hver Gang en Baad sluttes. Sidst er betalt 21 Cents til Rotterdam, 28 Cents til Middelhavet. Cuba har maattet betale 30/- til U.K., og for Svovl fra Gulfen til Harburg/Rotterdam er Raten ca. 7.00 Doll. Oliekager Gulf/Danmark noteres til ca. 8.00 Doll. uden at faa Tonnage. Gulfen/Buenos Aires/Rosario, Pitchpine, er sluttet til 176/6 pr. November.

Pacific er fast omkring 35/-, 36/- Oktober/November.

SYDAMERIKA

For Kul fra Rotterdam er sluttet en Del til Rater fra 14/9d. pr. Oktober/November — indtil 17/6d. for prompt og 16/- noteres for store Baade for Lastning midt i Oktober. Det hjemgaende Marked er lidt roligere. Højeste Rate hidtil er 35/- for helt prompte

TRAFIKEN PAA GDYNIAS HAVN I AUGUST MAANED 1926

Antallet af de til Gdynias' Havn i August Maaned Rumindhold eller 21,407 N.R.T. mod 24 Skibe med 17,362 N.R.T. i Juli Maaned.

Samtlige Skibe med Undtagelse af 2 med tilsammen 28 Tons Ladning og 164 Passagerer er indgaede

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. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistance forefindes. Køhalingssagift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplæg med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med intil 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 Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørages ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted.

Baade, og det er et Spørgsmaal om denne Rate kan gentages. For November og indtil Februar er sluttet en god Del Tonnage til meget varierende Rater, dog gennemgaende tilfredsstillende. De sidste Maaneder i Aaret er ikke de bedste, og Baadene skal ikke gerne løbe altfor prompte.

ØSTEN

Til Colombo er sluttet tre store Baade med Kul fra Rotterdam til 30/-. Syd Australien-U.K. Cont. betinger 40/6d., 41/- og Vest Australien ca. 45/-. Befragtningerne kommer trent i Stand, da alles Interesse koncentrerer mest om de amerikanske Markeder.

TIME CHARTER

En 2,200 Tonner 6 Maaneders vestindisk Fart har faaet 2.25 Doll., 5,000 Tonner 4.00 Doll. »voyage across» og europæisk Fart 3/6 Maaneder noteres ca. 7/6d., 8/- for 15/1,600 Tonnere.

i Ballast, medens kun de samme 2 Skibe er udgaede i Ballast.

Ladningen har kun bestaaet af Kul, nemlig 44,602 Tons mod 36,511 Tons i Juli.

Af de indgaede Skibe førte 4 med 6,623 m³ Rumindhold eller 2,340 N.R.T. dansk Flag mod 4 Skibe med 3,373 N.R.T. i Juli.

H A N S A K A N A L E N

Det danske Generalkonsulat har tilstillet Udenrigsministeriet nedenstaaende Beretning angaaende Planerne om en ny Kanal mellem Ruhr-Omraadet og Havnene Hamborg og Bremen:

Paa Hamborgs Raadhus fandt fornylig en Drøftelse Sted angaaende den yderligere Udformning af Hansa-Kanal-Projektet. Senatet havde paa Initiativ af Hansa-Kanal-Foreningen, Ruhrgebiet, indbudt til denne Konference, og Borgmester, Dr. *Petersen*, førte Forsædet. Blandt Deltagerne skal nævnes: Fra Hamborgs Senat Senator, Dr. *de Chapeaurouge* og Senator *Mendel*, fra Bremens Senat Borgmester *Spitta* og Senator *Bömers*, fra Lübecks Senat Senator *Strack*, for Hansa-Kanal-Foreningen, Ruhrgebiet, Generaldirektør *Krawehl* og Regeringsraad *Skalweit*, for Hansa-Kanal-Foreningen, Bremen, Direktør *Wenhold* og Dr. *Flügel*, for Hansa-Kanal-Foreningen, Lübeck, Hr. *Boie* og for Hansa-Kanal-Foreningen, Hamborg, de Herrer *Heye* og *M. M. Warburg*.

Som Resultat af Forhandlingerne noterer Pressen temmelig eenstemmigt følgende:

Deltagerne er eenstemmigt af den Opfattelse, at den store Trafik, der er nødvendig for Ruhrindustriens og Søhavnenes Trivsel, kun kan besørges ved den bekendte umiddelbare Hansa-Kanal Bramsche-Achim-Hamburg, og at alle andre Løsninger maa afvises som utilstrækkelige. Der skal derfor ansøges om en Konference med Rigsstrafikministeren, der har til Formaal ikke alene at bevise, hvor paatrængende nødvendigt det er straks at gaa i Gang med det fulde Projekt, men ogsaa at fremkomme med Forslag angaaende Finansieringen.

Kanalen en Nødvendighed.

Erkendelsen af Nødvendigheden af at forbinde de to betydeligste Økonomi-centrer i Tyskland, det rhinske Industriomraade og de to største Søhavne, Ham-

borg og Bremen, hvoraif ogsaa Lübeck vilde profitere, ved en direkte Vandvej, førte i Februar 1922, efter at man i de førende Kredse var blevet enig med Bremen; Lübeck, Hannover og de betydeligste Trafik- og Økonomikredse i Industriomraadet om Linien for den paatænkte Hansa-Kanal, til Oprettelsen af Hansa-Kanalforeningen i Hamborg, der straks tiltraadtes af de mest fremragende Personligheder indenfor de hamborgske Handels- og Søfartskredse. I Tilslutning hertil blev der i de andre Byer, der kunde komme i Betragtning — Bremen havde allerede en Hansa-Kanalforening —, oprettet Foreninger af samme Navn, hvis Opgave det var at drive den nødvendige Propagandavirksomhed.

Og derpaa har de nævnte Foreninger ikke ladet det mangle. Hvis det havde staaet til Foreningerne alene, da vilde Bygningen af denne vigtige Vandvej forlængst være paabegyndt. I talrige Udkast, udarbejdet af første Klasses Fagmænd, paavistes Nødvendigheden af denne Kanal og dens økonomiske Rentabilitet. Alle Planer strandede imidlertid først og fremmest paa det umulige i Finansieringen, indtil Stabiliseringen af den tyske Valuta endelig frembød en Udsigt til, at det storslaaede Projekt kunde blive til Virkelighed.

Ved utrætteligt Arbejde har Hansa-Kanal-Foreningerne nu opnaaet, at den i Begyndelsen temmeligt lunkne Holdning, man i de ansvarlige Ministerier nærede for Foreningernes Formaal, heldigvis er bleven afløst af en voksende Interesse. Foreningerne kan notere som Resultat heraf, at en Kommission af tekniske Raadgivere fra Rigsministerierne sammen med Repræsentanter for Kanal-Foreningerne i Juni Maaned d. A. berejste den Strækning, hvor Kanalen tænkes opført, for at danne sig en personlig Mening om Tingenes Tilstand.

SKIBSFARTEN

PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 8 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	12,544	18,430,995	8,958	13,558,542
1925	9,283	13,646,556	7,458	11,151,726
Forskel	+3,261	+4,784,439	+1,500	+2,406,816

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	9,217	11,330,499	7,276	12,579,244
1925	9,100	11,303,262	6,594	11,202,453
Forskel	+117	-32,763	+682	+1,376,791

Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa Hamborg/Antwerpen/Rotterdam var i den forløbne Maaned 38.1 pCt. mod 34.3 pCt. i August 1925 og 38.8 pCt. i Juli 1926.

Af den samlede Tonnagemængde, der indkom i Nieuwe Waterweg, var 68.6 pCt. bestemt for Rotterdam mod 76.4 pCt. i August 1925 og 67.7 pCt. i Juli Maaned i Aar.

Trods Stigningen i August i Antal af ind- og ud-gaaede Skibe i Rotterdams Havn, var Antallet af Skibe med Ladning mindre end i Juli Maaned, hvad der er saa meget mere paafaldende, som Antallet af ud-gaaede Kulladninger steg betydeligt.

Med Ladning.	Antal Skibe		
	Aug. 1926	Aug. 1925	Juli 1926
Ialt ankommet	630	803	676
Ialt udgaaet	1,258	787	1,265
Ankommet med Stykgods	464	507	468
Udgaaet med Stykgods	474	498	540
Udgaaet med Kul	746	239	675

Der afgik saaledes i August Maaned 746 Ladninger Kul fra Rotterdam. Ladningerne var bestemt for følgende Lande. De i Parentes anførte Tal er fra August 1925.

Nord-Amerika	5	(—)
Syd-Amerika	5	(6)
Nord Europa	161	(110)
Frankrig	179	(78)
Italien	57	(25)
England og Irland	258	(—)
Andre Lande	81	(20)

For Bunkers ankom ialt i Nieuwe Waterweg 463 Skibe imod 570 i Juli Maaned; desuden et større Antal mindre Fartøjer, der ikke er optaget i Statistikken. De fleste Skibe indtog Bunkers i Vondenlingenplaat; Schiedam og Vlaardingen, medens kun et ringe Antal gik ind til Rotterdams Havn.

Korntilførselen var i August kun halv saa stor som i Juli, i hvilken Maaned Indførselen var særlig stor, en Omstændighed, der tilskrives Ikrafttræden af de nye tyske Tariffer.

Raabomuldstillførselen har i afvigte Maaned ligeledes været langt mindre end i August i Fjor (Tallene i Parentes). Den samlede Tilførsel var 6,916 (8,566) Baller, hvoraif 3,922 (2,875) fra Nordamerika, 1,968 (3,258) fra Indien og 295 (678) fra Ægypten. Der udførtes ialt 6,558 (9,631) Baller, og Forraadet ved Maanedens Udgang var herefter 1,078 (3,423) Baller.

Derimod udviser Træ og Metaller gunstige Tal i Sammenligning med forrige Aar.

UDLEVERING AF GODS UDEN KONNOSSEMENT

Nordisk Skibsrederforening faar ofte forelagt Spørgsmaalet, om den Garanti, en Reder maa kræve, naar han gaar med til at udlevere Lasten, uden at Konnossementet kan præsenteres. Nordisk Skibsrederforening har i Forbindelse med sine Advokater i London udarbejdet en Garantierklæring, som Foreningen mener skulde dække Rederiet saa fuldstændig som det er mulig. Erklæringen maa underskrives af en Bank og lyder saaledes:

Dear Sirs!

In consideration of your delivering to us or to our order the goods in the above steamer marked, shipped by Messrs ... and consigned to us, the bills of lading for which have not yet arrived.

We hereby undertake to hold you and each of you harmless and keep you and each of you indemnified against all claims which may be made upon you and each of you or any of you under said bills of lading or anyone of the set

of which it forms part, and against all loss, costs, (as between Attorney or Solicitor and Client) damages and expenses which you or any of you may suffer or be put to by reason of the delivery of the said goods to us. And if any proceedings be commenced with respect to the said goods from time to time, to provide you with sufficient funds to defend the same, and if called upon to do so at any time whilst the goods are in our hands to redeliver the same to you. We further promise to produce the bills of lading for the above goods duly endorsed within days.

In case the vessel or any property belonging to you should be arrested for any claim in connection with the delivery of the goods in question to us we undertake to provide bail to get the vessel or other arrested property released and to indemnify you for any any loss and expenses caused by the arrest whether same is justified or not.

(Signature.)

We join in the above guarantee

For the Bank

Manager.

TOLDMULKTER I SPANIEN

I Norges Rederforbunds Medlemsblad for 10. Marts d. A. er redegjort for de forskellige Formaliteter, som nøje maa iagttages af Skibsførere ved Ankomst til spanske Havne med Hensyn til Udfærdigelse af Tolddeklarationer.

Idet Forbundet paany i en Skrivelse til Dansk Dampskibsrederforening henleder Opmærksomheden herpaa, gengiver det til yderligere Orientering følgende Meddelelse, som er modtaget fra et Medlem, hvis Baade hyppig anløber spanske Havne:

»Det er en kendt Sag, at der næppe findes noget Land i Verden, som har saa mange Toldbestemmelser som Spanien, og det gælder derfor om, at Kaptajnerne udviser den største Forsigtighed og Nøjagtighed ved Inklarerer og tildels ogsaa Udklarering i spanske Havne. Et Par Tilfælde vi har været udsat for taler sit tydelige Sprog:

I Fjor blev et af vore Skibe i Bilbao idømt en Mulkt paa

ca. 1,100 Pts., fordi den af Kaptajnen indleverede Liste over Proviant paa enkelte Punkter ikke stemte med Beholdningerne, som blev kontrolleret af Toldbodens Folk. Aarsagen var, at Stewarden havde mistet Proviartlisten ved Skibets Ankomst, og Kaptajnen maatte derfor i al Hast udskrive en ny, baseret paa Stewardens Hukommelse. Halvparten af Mulkten blev imidlertid eftergivet ved Generalkonsulatets Assistance.

I disse Dage er et andet af vore Skibe, ogsaa i Bilbao, idømt en Mulkt paa 3,200 Pts., fordi Kaptajnen i Proviantlisten havde anført en Del Silke, Teneriffa-Arbejder og Ibenholtsefanter, som tilhørte Besætningen. Til Trods for, at Toldmyndighederne fremholder, at saadanne Genstande maa føres paa et specielt Transitmanifest, viseret af spansk Konsul, har det dog været almindeligt, at man har ført dem op paa Proviantlisten uden nogen Anmærkning fra Toldernes Side, og dette skete ogsaa med denne Baad i Pasajes, hvor Skibet lossede umiddelbart før Ankomst til Bilbao. Toldadministrationen i Bilbao fastholder imidlertid Mulkten, og Sagen gaar nu til Myndighederne i Madrid gennem Generalkonsulatet respektive Legationen.«

KAPTJNENS UNDERSKRIFT

Der har nylig atter været et Tilfælde, som viser, hvor vigtigt det er, at Kaptajnerne undertegner med Forbehold, naar de skal attestere Regninger, Mæglerafregninger o.s.v.

Firmaet *Société Generale D'Exportation*, Braila, havde befragtet et Skib med Korn fra Braila og ekspederede selv Skibet paa Lastestaden. Rederiet havde et andet Skib, som samtidig lastede i Braila, og ved senere Sammenligning mellem Regnskaberne viste det sig, at Udgifterne i *Société Generale D'Exportation's* Regnskab var meget højere end for det andet Skib. Paa Rederiets Reklamationer svarede Befragterne imidlertid kun, at Kaptajnen havde anerkendt og undertegnet Afregningen, og at de da ikke vilde diskutere Regnskabet yderligere. Det samme Svar har Nordisk Skibsrederforening faaet efter gennem sin Agent i Braila at have forsøgt at forhandle med Firmaet. Firmaet paastaar, at alle Debiteringer er fuldt korrekte, men nægter at komme nærmere ind paa Sagen. Efter Foreningens Agents Mening foreligger der utvivlsomt Oprækkeri. Det Beløb, som det kan dreje sig om, er imidlertid forholdsvis ubetydeligt, og da

der virkelig synes at være en Mulighed for, at Domstolene vil afvise Rederiets Reklamationer paa Grund af, at Kaptajnen har attesteret Regnskabet, kan der næppe blive Tale om at gaa til en kostbar Proces i Rumænien.

Mæglerens Afregning blev forelagt Kaptajnen i det Øjeblik Skibet skulde afgaa. Det er klart, at Kaptajnen da ikke var i Stand til at bringe paa det rene, om alle Regnskabets Poster var i Orden. Det er maaske naturligt, at Mæglerne ønsker en Paategning fra Kaptajnen, som viser, at saavidt han kan dømme, er Regnskabet i Orden, men det er ogsaa saa langt som Kaptajnen bør gaa. Naar der findes Poster, som han faktisk ikke har Anledning til at kontrollere, bør han undertegne »subject to owners' approval« eller med andet lignende Forbehold.

Efter Foreningens Mening burde man ikke i noget Tilfælde lægge mere i Kaptajnens Underskrift, end at Kaptajnen derved erklærer, at Regningen, saavidt han ved, er i Orden. Saaledes opfatter man vel ogsaa Sagen paa de fleste Steder i Verden, men i enkelte Lande risikerer man altsaa, at man tillægger Kaptajnens Underskrift en ganske anden Betydning, og netop i disse Lande lægger man mest Vægt paa at faa Kaptajnens Underskrift.

DEN JAPANSKE HANDELSFLAADE

Den japanske Handelsflaade omfatter i Øjeblikket 964 Skibe paa over 1,000 Brutto Registertons. Den samlede Tonnage af disse Skibe andrager 3,683,641 Brutto Registertons. Henved Halvdelen af denne Tonnage ejes af følgende 8 større Rederier:

Rederi	Antal	br. Reg.T.
Nippon Yusen Kaisha	86	522,206
Osaka Shisen Kaisha	97	424,137
Kokusui Kisen Kaisha	55	295,850
Toyo Kisen Kaisha	18	145,372
Kawasaki Dockyard Co.	22	131,245
Kinkai Yusen Kaisha	40	98,146
Mitsui Yusen Kaisha	24	84,962
Kawasaki Kisen Kaisha	19	67,598



DANZIGSHAVN

Havneudvalget i Danzig har nylig udgivet en smuk Piece, der i Tekst, Billeder og Tabeller viser bl. a. den stærke Udvikling (Skibstrafikken er bleven mere end fordoblet), Havnen har haft, siden Danzig ved Versailles-Traktaten blev erklæret for en Fristad og blev Polens Vindue ud mod Verden og den naturlige Udførselshavn for det store polske Riges Produkter.

Af Naturen har Danzig en meget favorabel Beliggenhed umiddelbart ved Østersøen, med en sikker og let tilgængelig Red med god Ankergrund med Dybder fra 10 til 60 m, der er beskyttet mod Storm og høj Sø, og hertil kommer endelig, at Havnen kan holdes aaben selv i de haardeste Vintre.

Danzig har fra gammel Tid været en vigtig Udførselshavn for Træ, men ogsaa for Udførslen af andre Varer som Korn og Sukker har Danzigs Havn fra gammel Tid haft megen Betydning.

Efter at Danzig er bleven Fristad, er den bleven Udførselshavn for polske Kul fra Øvre Schlesien, og i

de sidste Aar er der ligeledes blevet bygget Tankanlæg for Eksporten af Olie, der navnlig har taget Fart fra 1921.

De vanskelige Forhold, der er indtraadt, efter at Kulstriken i England har medført en forceret Udførsel af polske Kul, har selvfølgelig maattet gøre sig stærkt gældende i Danzig, hvor Skibene ofte i de sidste Maaneder har maattet vente urimeligt længe paa Ekspedition, men Havnebestyrelsen arbejder energisk og maaltbevidst paa Udvidelsen af Havneanlæggene og Forbedring og Udvidelse af de tekniske Hjælpemidler til Fremme af Skibenes Lastning og Losning, og ikke uden Resultat.

Alt i alt maa det vel kunne siges, at der fra Havnemyndighedernes Side gøres, hvad der er menneskeligt muligt for at imødekomme og tilfredsstillende Havnens Kunder, og herom giver den nylig udsendte smukke Piece klar og god Besked.

KÖNIGSBERG „BELOW BRIDGES“

Nordisk Skibsrederforening har faaet en Sag for et Skib, som i Henhold til sit Certeparti skulde laste »below bridges« i Königsberg. Ved Skibets Ankomst forlangte Befragterne, at det skulde laste ovenfor de to nederste Broer, som begge er Jernbanebroer, og de hævdede, at Udtrykket »below bridges« ifølge Coutumen blot betød, at Skibet ikke var forpligtet til at gaa ovenfor de almindelige Bybroer, men at det paa den anden Side maatte finde sig at passere Jernbanebroerne.

Sagen er endnu under Behandling, og Foreningen ved foreløbig ikke, hvad Resultatet vil blive, men har fundet allerede nu at burde gøre Medlemmerne opmærksom paa dette Spørgsmaal. Der findes nemlig en gammel Udtalelse af »Königsberg Industrie og Handelskammer«, som gaar ud paa, at Befragternes Opfattelse er rigtig, og at et Skibs, som er sluttet for at gaa til Königsberg »below bridges« er forpligtet til at passere Jernbanebroerne.

Vil man være helt sikker paa, at Lastningen skal foregaa

nedenfor alle Broer, bør man derfor betinge sig »below bridges including railway bridges«.

NY RUSSISK ØSTERSØHAVN

Fra Riga meddeles, at den russiske Regering bygger en ny Handelshavn ved Mundingen af Luga-Floden, nær ved den estniske Grænse. Arbejdet er allerede langt fremskredet, og der er uddybet til en Dybde af 16 Fod fra Søen over en Distance af 3 Sømil. Denne Skibskanal aabnes for Besejling midt i Oktober, og Havnen skal hovedsagelig bruges til Udførsel af Tømmer, da den under Isforhold kan holdes længere aaben end Petrograd uden Hjælp af Isbryder. Man vil ogsaa bygge en Jernbane, der kan forbinde den nye Havn med Hovedbanerne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Drevet to Dage i Vesterhavet.

Redningsdamperen »Vestkysten« har udfør Thyborøn bjerget Esbjerg-Kutteren »Henny«. Den havde drevet i to Dage med Maskinskade.

Den brasilianske Havneafgift.

Den nye brasilianske Havneafgift, som skulde være traadt i Kraft nu, er blevet udsat til den 18. December.

Ensartede Søkort.

I Stockholm er nylig afholdt en nordisk Konference af de tekniske Ledere af de fire Landes Søkortafdelinger.

Formaalet var at søge at faa en ensartet Udarbejdelse af Søkortene.

Lockouten i Dunkerque.

Angaaende Lockouten i Dunkerque meddeler Nordisk Skibsrederforening: Situationen er uforandret, men man haaber, at Forhandlingerne med Arbejdsgiverne vil blive genopløst næste Uge. En Delegation af Havnearbejdere blev modtaget af Arbejdsministeren i Paris for nogle Dage siden, og det synes, at Ministeren har lovet at intervenere, hvis Forhandlingerne paany skulde bryde.

Skibssalg.

Dampskibet »Wien«, tilhørende Dampskibsselskabet »Ursus«, er efter Forlydende solgt til tyske Købere for et Beløb af £ 10,500. Skibet, der skal overtages i Grangemouth, er bygget i 1897 hos Burmeister & Wain og er paa 1,320 N.R.T.

Varer „til Ordre“ i Panama-Kanalzonen.

Den 1. April 1925 begyndte Panama Jernbaneselskabet paa Selskabets Kajer og i dets Varehuse i Kanalzonen at modtage Varer »til Ordre«, og denne Foranstaltning synes at have virket tilfredsstillende, idet et stadig stigende Antal Firmaer, efter hvad vi erfarer, benytter sig af Arrangementet, der er fordelagtigt for saavel Sælger som Køber.

Blinde Passagerer paa Hvalkogierer.

Det skal være ret almindeligt, at Hvalfangere, der ikke har faaet Hyre, søger at snige sig om Bord i de store Hvalkogierer ved disses Start.

Paa »Southern King«, Sandefjord, fandtes forleden ikke mindre end 14 Mand, der havde gemt sig om Bord. De blev alle sat i Land i England, hvorfra de nu er hjemsendt.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Ih. Møller, Nyhavn 45-17.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.h.v. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12¹/₂ Tons elektriske Transportere, 8 Tons Flydekraner, Skure med elektriske Kajakraner, 34.000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtene, Værksteder etc.
Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM

ROTTERDAM

AMSTERDAM

ZAANDAM

ANTWERPEN

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

ROTTERDAM

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000
Reservfond Kr. 30.144.468

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

LISSABON

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Tømlastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

ROTTERDAM

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr.-Adr. »Beckmann«

KØBENHAVN

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

KØBENHAVN

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KØBENHAVN

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG

**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

KØBENHAVN

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

MONTREAL

RIGA

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

LISSABON

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

GUSTAV METZLERSKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDETelegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.

KØBENHAVN

**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattelefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

POSITIONSLISTE PR. 27. SEPTEMBER 1926

» MEDDELT AFDANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING «

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Pernau 26.9.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olsen, afg. Fleetwood 23.9. til Königsberg.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 26.9.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Antwerpen 26.9. til Emden.
 s.s. *Alderney*, Nielsen afg. Hook of Holland 21.9. til Narvik.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Hook of Holland Red 27.9.
 s.s. *Alfa*, ank. Helsingfors. 26.9.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Ceuta 27.9. til Melilla.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Cap Haitien 18.9.
 s.s. *Anna*, ank. Palamos 27.9.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Panama Kanal 16.9. paa Rejse til San Pedro.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Hook of Holland 11.9. til Hampton Road.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Bahia 17.9. til Skandinavien.
 m.s. *Arizona*, ank. Buenos Aires 15.9.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Kbh. 27.9. til Aarhus.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Shimonesekei 28.9. til Kobe.
 s.s. *Askø*, Hjørth, ank. Mersey 27.9.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Brunshüttel 26.9. p. R. t. Calais.
 s.s. *Allantic*, Petersen, afg. Colombo 14.9. til Aarhus.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. København 26.9.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Kbh. 26.9.
 s.s. *Axel*, Jensen, ank. Grønland 3.8.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Stettin 27.9.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Grangemouth 19.9.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hook of Holland 26.9. til Finland.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Leningrad 19.9.
 s.s. *Bodil*, afg. Sundsvall 25.9.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Stettin 25.9.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Murraybay 26.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbh. 26.9. til Stettin.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, pass. Hook of Holland 26.9. paa Rejse til Harburg/Elbe.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Santos 25.9. til Skandinavien.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Lizard 21.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Bristol 26.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Stettin 24.9.
 s.s. *Britta*, ank. Kemi 24.9.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Catania 25.9. til Messina.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Grangemouth 21.9. til Himango.
 s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Lizard 20.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Rotterdam 22.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, pass. Cabocarvoeiro 26.9.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamburg 23.9.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Lorenzo Marques 13.9.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kotka 23.9.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 24.9.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Rouen 23.9.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Carvoeiro 27.9.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, ank. Rotterdam 21.9.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Kbh. 21.9. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 17.9. til Aden.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Spurn Point 23.9.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, ank. Kbh. 24.9.
 s.s. *Diana*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Alicante 25.9.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 27.9.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Frederikshavn 25.9.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 19.9. til Marseille.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Kotka 22.9.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Bremen 27.9.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Dublin 25.9.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Torneå 18.9.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. London 25.9. til Abo.

s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Umeå 25.9. til Poole.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Raumo 25.9. til Calais.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Wasa 23.9.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kotka 27.9.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, pass. Kbh. 27.9. p. R. t. Garston.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Hull 16.9.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 21.9. til Kbh.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Kbh. 26.9.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Calais 25.9. til Hook of Holland.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Tvergaard, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Colombo 23.9.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Baltimore 25.9. til Kbh.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Leningrad 24.9.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Cardenas 25.9.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Hook of Holland 24.9.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 24.9.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Königsberg 26.9.
 s.s. *Frieda*, Theiland, pass. Skagen 27.9. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Antwerpen 11.9. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Kemi 20.9.
 s.s. *Gerda*, ank. Helsingfors 24.9.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Montreal 12.9. til Kbh.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Kbh. 25.9.
 s.s. *Gunver*, ank. Rotterdam 19.9.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Kbh. 26.9.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Wiborg 19.9.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Antwerpen 19.9.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 23.9.
 s.s. *Harald*, Møller, ank. Ijo Roytta 25.9.
 s.s. *Harriet*, afg. Norrköping 25.9.
 s.s. *Hebe*, henligger i Kbh. som Reserveskib for Export.
 s.s. *Helene*, ank. Wasa 26.9.
 s.s. *Helga*, ank. Sevilla 25.9.
 s.s. *Hellig Otav*, Peronard, afg. Kbh. 24.9. til New York.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Pentland 25.9.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 25.9. til Swansea.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Nakskov 27.9. til Odense.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kotka 21.9.

I

s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Holtenau 25.9. p. R. t. Spjutsund.
 s.s. *Inger*, ank. London 22.9.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Halmstad 25.9. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Jerne, ank. Kotka 24.9.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Lisbon 5.9.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Horta 19.9.
 s.s. *Jenny*, ank. Valencia 22.9.
 s.s. *Johanne*, ank. Bordeaux 25.9.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Brunshüttel 27.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Kbh. 21.9.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Beachy Head 26.9.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Colombo 15.9. til Suez.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 24.9.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
28. September 1926.

London	18,27	Madrid	57,40
New York	377,00	Amsterdam	151,20
Berlin	89,85	Stockholm	100,80
Paris	10,80	Oslo	82,65
Antwerpen	10,35	Helsingfors	9,51
Zürich	72,95	Prag	11,18
Rom	14,60	Wien	53,30

LONDON

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),
Carlbom, 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

GHENT

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG. CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9^{de} & 10^{de} UDG.

GENOA

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT, MON

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

GRIMSBY

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.

MIDDLESBROUGH

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.
SUNDERLANDEjere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Star» · »Robert L. Cooke» · »Hutton» · »Stags»

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

Telegram-Adresse: MOUNTSTUART
CARDIFFTelegram-Adresse: MORDEY
NEWPORTTelegram-Adresse: SHEARMAN
BARRYTelegram-Adresse: SHEARMAN
AVONMOUTH

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

GLASGOW

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

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

Telegrams: »Macaggasts», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHELL**

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

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

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Calais 20.9.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Königsberg 25.9. til Boness.
 s.s. *Karla*, ank. Great Yarmouth 23.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 25.9.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Menstad 25.9. til Montreal.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), pass. Holtenu 27.9. p. R. t. Raumo.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Ymuiden 25.9.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Norfolk Va. 21.9.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Bristol 24.9.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Kbh. 22.9. til Australien.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Sunderland 21.9.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Kbh. 22.9.
 s.s. *Lillian*, afg. Kbh. 25.9.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjords Stationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Cherboung 25.9. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Leningrad 21.9.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 24.9. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Falk, afg. Havre 27.-28.9. til Bordeaux.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbh. 16.9. til Boston.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Göteborg 25.9.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Stettin 17.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rotterdam 25.9. til Las Palmas.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Marie*, ank. Rotterdam 26.9.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 2.9.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Königsberg 20.9.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 25.9.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New York 23.9. til Nyborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Glasgow 27.9.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Malaga 27.9. til Cadiz.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, afg. Hernösand 24.9.
 s.s. *Nautik*, ank. Ørnskioldsvik 26.9.
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 26.9.
 s.s. *Nerma*, ank. Minastor 27.9.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Norfolk 3.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Dalsbruk 24.9.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kings Lynn 25.9.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Rotterdam 22.9.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Kielerkanal 26.9.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Liverpool 9.9.

P

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Sharpness 24.9. til Nordenham.
 s.s. *Oluf Bager*, Tværgaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, pass. Dover 25.9. paa Rejse til Kbh.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Hook of Holland 19.9.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbh. 17.9. til New York.

O

s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Gibraltar 22.9. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Dover 19.9. p. R. t. Cristobal.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbh. 1.9. til Golfen.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Shanghai 19.9. til Singapore.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Jakobstad 22.9.
 s.s. *Primula*, Rindby, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kbh. 27.9. paa Rejse til Methil.

R

s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 25.9.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Dok i Fr. havn siden 11.9.

s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rouen 22.9.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Danzig 27.9.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Königsberg 24.9.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 19.9. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Singapore 27.9.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Durban 25.9. til Mauritius.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Penang 17.9. til Suez.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Alexandria 27.9.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Cardiff 24.9. til Hampton Roads.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, afg. Durban 24.9. til Madagascar.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 27.9.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Kbh. 25.9.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Swinemünde 25.9. til Sundsvall.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kbh. 24.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Uleåborg 18.9.
 s.s. *Skinfæxe*, Ankensen, afg. Stettin 26.9. til London.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbh. 25.9.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Liverpool 26.9.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Hook of Holland 27.9.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 16.9.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Savannah 12.9. til London.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Holtenu 23.9.
 s.s. *Stella*, pass. Rotterdam 24.9.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Jacobstad 23.9.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbh. 21.9. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Rotterdam 15.9.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Ny Karleby 21.9.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Thames 25.9.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va. 14.9.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Lizard 25.9.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 22.9.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 8.9. til Esbjerg.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Rochelle 24.9. til Havre.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 23.9.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanal 10.9. paa Rejse til Hull.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Kbh. 26.9.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Makslahti 24.9.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 27.9. til Reval.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 23.9.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Cardiff 25.9.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Kaskø 23.9. til Antwerpen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Leningrad 4.9.
 s.s. *Vera*, Kolster, pass. Kielerkanal 26.9.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Haukipudas 25.9. til Brüssel.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Tunas de Zaza 25.9.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Galveston 24.9.
 m.s. *Virginia*, (Ø.K.), Andersen, ank. Boulogne 8.9.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Dannzig 27.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Antwerpen 19.9. til Baltimore.
 s.s. *Yrsa*, (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Liverpool 27.9.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Belfast 24.9.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Haukipudas 26.9.

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
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Frihavnens
Skibsprovianteringsforretning

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 8332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSEKSPEDITION

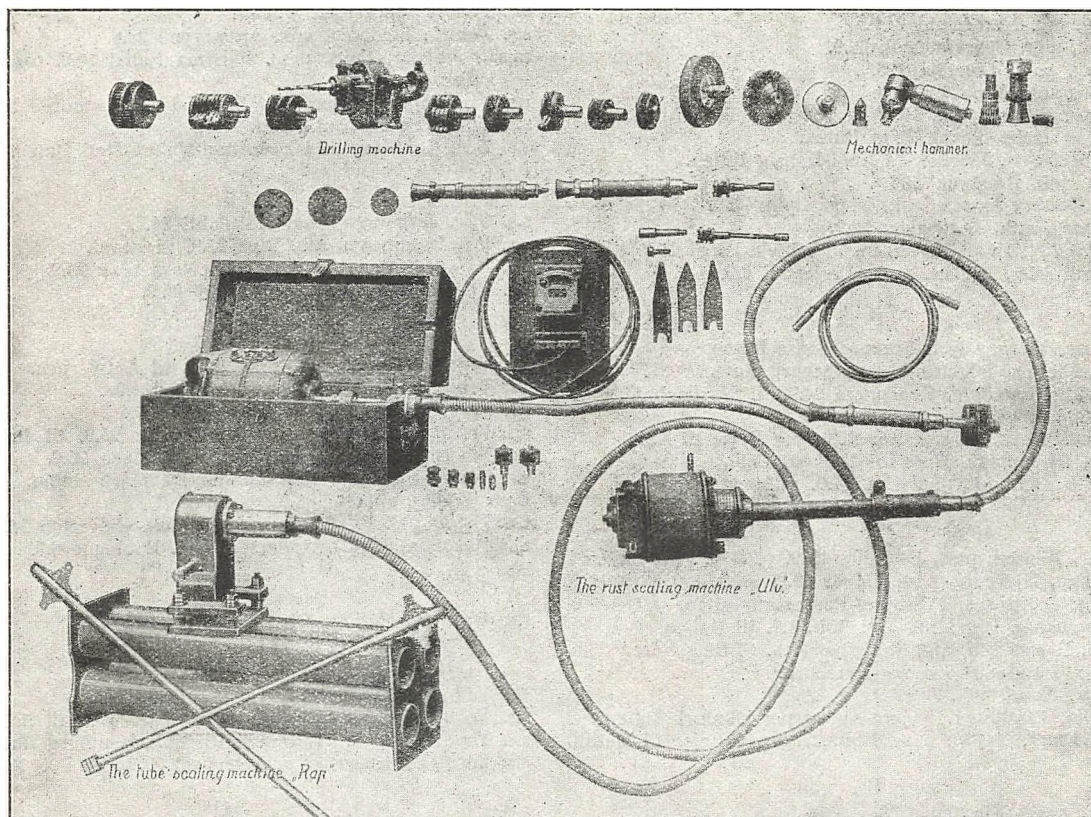
Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«****Spar Penge!**

og anskaf Dem Rustbankningsmaskinen »Ulv« til Deres Skibe, og De vil blive tilfreds. 1 Mand udfører med »Ulv« 8 Mandes Arbejde. »Ulv« er samtidig en nyttig transportabel Maskine ved den daglige Drift ombord og under Havari i Søen, hvor den anvendes til **Boring, Slibning, Skæring og Børstning.**



Det er ved Prøver konstateret, at »Ulv« er den **hurtigste, holdbareste og handeligste** Maskine, der i Øjeblikket er i Handelen. — Samtidig anbefaler vi vor gennemprøvede, rustbeskyttende **H. & W. OLIE** til Indsmøring af **Kulkasser, Bundtanke, Rendestene etc.**

Vi er til enhver Tid til Tjeneste med Demonstration af og Tilbud paa Maskinen.


HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K.TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen: HELRUP 1619
H. Dannisee: ØBRØ 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1858 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

✱

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

✱

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

✱

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

✱

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

✱

**BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN**

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FORAARSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN.

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE

BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS

LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH 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	} Lambros«
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
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.....	} Lambros«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} Lambros«
Immingham, Dock Offices.....	
	} Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikater af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

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

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovisantering · Lager af alle Skibsformødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

*Esbjerg*Telegr.-Adr.: Stevedore · Telef.: 1262
Coder: Watkin's, Scotts' 9th Edition**SØREN ANDERSEN**

STEVEDORE

HORSENS

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

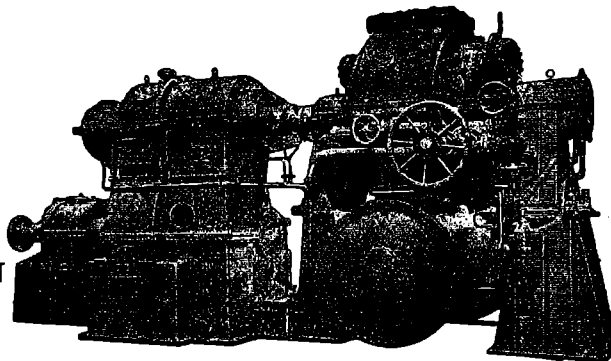
SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 41

FREDAG · 8. OKTOBER 1926

33 · AARG

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

PJANK ELLER ERHVERV

Ved Aabningen af den sidste Radioudstilling i Industrbygningen udtalte Kammerherre *Lerche* ifølge Referaterne, at Radiolytterne endnu havde mange Ønsker at faa opfyldt. Blandt andet maatte de i Skibene almindelig anvendte Gnistsendere erstattes med Rørsendere. Om Kammerherre *Lerche* overfor Radiolytterne kan smigre sig med at være denne Idés Fader, ved vi ikke, men forskelligt tyder paa, at man virkelig omgaas med Planer om at laane et saadant Ønske Øre, og der bør derfor i Tide protesteres mod Realisationen af denne Idé, som vil paaføre et af Landets Hovederhverv urimelige Udgifter.

I en saglig og indgaaende Artikel paapeger *Berlingske Tidende*, at Skibsfarten ved Radiotelegrafkonventionen har faaet tildelt forskellige Bølgelængder, nemlig 300 m og 600 m, endvidere Tilladelse til at benytte 1800 m som Hjemlandsbølge, d. v. s., naar Skibet befaandt sig langvejs borte, men alligevel var i Stand til at opnaa Forbindelse med en af Hjemlandets Kyststationer. Endvidere har Skibstrafikens Udvikling tvunget Skibene til Anvendelse af Bølgelængder 450 m og 800 m, hvilke Bølgelængder nu har vundet international Hævd, og Skibsfarten er altsaa i Øjeblikket i sin gode Ret, naar dens Korrespondance afvikles paa nævnte Bølgelængder. Efterhaanden som nu Radiofonien er udviklet, saaledes at der pr. Radio udtelefoneres underholdende Stof, Stof til Belæring eller Morskab o. s. v. for Radiolyttere, er »Tidens Krav« blevet Radiofoni. Af visse Grunde, som man i Øjeblikket ikke behøver at komme ind paa — er Radiofonien startet paa de mindre Bølgelængder — fra 300 m til 500 m, men har efterhaanden, for at skaffe Plads til de mange Stationer, ogsaa maattet tage andre Bølgelængder i Besiddelse, og har nu fuldkomment indsluttet de Bølgelængder, som retmæssigt tilhører Skibsfarten, generet den offentlige Telegramtrafik, og man maa forvente, at alt, hvad der kaldes kortere Bølgelængder, d. v. s. under 1,800 m, i Løbet af en overskuelig Fremtid fuldstændig vil være erobret, for ikke at sige annekteret, af Radiofonien. Radiolytterne skummer af Raseri over Skibstrafiken, Skibe maa overgaa til Rørsendere, som forstyrrer langt mindre end de eksisterende Gnistsendere, eller hvorfor ikke tage Skridtet fuldt ud og helt kaste Skibstrafiken væk fra sit retmæssige Bølgeomraade og give den et Omraade, hvor den ikke generer os?

Men er det nu saa ligtel? Naar Skibsfarten i sin Tid fik tildelt korte Bølgelængder, saa laa det jo ganske simpelt i, at man dengang af antenne-tekniske Hensyn ikke kunde opnaa et rimeligt Resultat ved at benytte store Bølgelængder. Tekniken er nu gaaet saa meget frem, at der godt kan arbejdes paa højere Bølgelængder, hvad almindelig Trafik angaar, med faalelige Resultater. Der bliver imidlertid en anden Trafik tilbage, som ikke kan afvikles paa høje Bølgelængder, og det er Nødtrafikken — den Trafik, som gaar i Gang i det Øjeblik, et Skib ved Hjælp af sin traadløse Telegraf maa raabe om Hjælp, og her er Forholdene anderledes. Af denne Trafik vil det kræves for det første, at de Apparater, der anvendes i Nø-

dens Tjeneste, er enkelt og robust byggede og endvidere ikke er for skarpt afstemte, saaledes at Chancen for at blive hørt er størst. Disse to Betingelser vil formentlig kun kunne tilfredsstilles ved Hjælp af Gnistsystemet. Men da der ubetinget maa gives Skibe af alle Størrelser Adgang til ved Hjælp af den traadløse Telegraf at kunne raabe om Hjælp, saa vil Nødbølgelængden ikke kunne gøres væsentlig længere end 600 m, idet mindre Skibe ellers ikke kan kalde med fornøden Virkning.

Radiolytterne har derfor ingen Chancer for at slippe for Skibsstationer paa en eller anden kortere Bølgelængde.

Hvis samtlige danske Skibe, der nu har Radiotelegraf, skal udstyres med Rørsendere, saa vil det i billigste Tilfælde med de nuværende Priser andrage ca. 1.5 Mill. Kr., og hvis man skal helt bort fra Interferensmulighederne, d. v. s. Indførelse af Mellemkreds-sendere, saa vil Udgiften andrage ca. 2 Mill. Kr., og det turde dog være et stort Spørgsmaal, om de kære Radiolyttere virkelig skulde kunne paaregne en saadan Imødekommehed fra et betrængt Erhvervs Side.

SELSKABET BLIVER IKKE LIKVIDERET

Som bekendt, havde Indehaverne af Aktiemajoriteten i Dampskibsselskabet *Orion* besluttet at appellere Landsretsdommen af 20. September til Højesteret. Ved denne var jo Likvidationsbeslutningen af 16. Juli kendt ulovlig, men en af Dommerne havde afgivet dissenterende Votum, der gik ud paa, at Likvidationen havde faaet den fornødne Majoritet.

Nu synes imidlertid Aktionærgruppen pludseligt at være faldet til Føje. Direktør Jelstrup har gennem Landsretssagfører Pontoppidan afkøbt Aktionærgruppen 449,000 Kroner Aktier til en Kurs af ca. 40. Appellen til Højesteret er derefter afblæst.

Det er Mening, at Direktør Jelstrup skal indvælges i *Orion's* Bestyrelse, og samtidig indtræder han som Deltager i Rederifirmaet *C. P. Jensen*.

LIGESAA HOS OS

V i har ved forskellige Lejligheder bebrejdet vore Myndigheder de meningsløse Byrder, der hængende lægges paa dansk Skibsfart, og det er kun en fattig Trøst at se, at Myndighederne andre Steder — i hvert Fald nogle Steder — viser samme kortsynede Tilbøjeligheder.

Det kendte argentinske Ugeskrift *The Times of Argentina* er som vi ved Autoriteternes Opræden blevet tvunget til at reagere og udtaler bl. a.: Der er en vis Naivitet og Oprigtighed ved den argentinske Embedsstand, naar det drejer sig om at trække Penge ud af Lommen paa Forretningsmanden, der vilde være absolut morsom, hvis det ikke var, at den virker i høj Grad irriterende. Embedsmændene gør sig navnlig store Anstrængelser, naar Handelsforholdene er daarligere, og Afgifterne ikke naar op til den forventede Højde. Under saadanne Forhold gaar det selvfølgelig stærkt ud over Forretningsfolk, men saadant noget generer ikke Embedsmanden. Hvad det for ham kommer an paa er at faa Indtægterne op, hvordan det saa end skal ske, og ruinerer han derved fredelige

Forretningsfolk, saa bliver det deres Sag, thi Gennemsnits-Embedsmanden synes ikke at have Hjerne nok til at forstaa, at en saadan Fremgangsmaade er det, man kalder at slagte Hønen, der lægger Guldæggen. Det er særlig uheldigt, at det almindeligvis er Skibsfartsfolk, der maa bære Hovedparten af forhøjede Afgifter, og som rammes af de stupide Bestemmelser, der hindrer dem i at økonomisere i fuld Udstrækning. Man skulde tro, at Embedsmændene er fast overtuede om, at det er klogt og udmærket at beskutte eller mulkttere Udlændingen. En hvilken som helst Afgift, der paalægges et udenlandsk Selskab eller Firma, antages at komme direkte ud af Lommerne paa de udenlandske Aktionærer. Skal en Damper betale høje Afgifter, er det Udlændingen, der ved den argentinske Embedsstands snedige og dygtige Optræden betaler for den argentinske Nations Underhold og for dens Embedsmænds større Fortjeneste. Den Kendsgerning, at Dampere som Følge af disse ekstra Afgifter er nødsaget til at forlange højere Fragtrater og saaledes tvinger Producenten til at sælge til en lavere Pris og den lokale Forbruger til at betale mere for de fremmede Varer, synes ikke at være gaaet op for de Personer, der er ansvarlige for denne Udplyndring af Udlændingene.

HALLO. LONDON!

Den første direkte Telefonforbindelse mellem Stettin og London fandt Sted den 22. September. Ifølge *Journal of Commerce* for 1. Oktober er denne direkte Telefon-Forbindelse mellem Verdens Hovedstad og den driftige, tyske Havn overordentlig god og vil antagelig blive benyttet i stor Udstrækning.

I dette de uproduktive Udgifters Hjemland, hvis Hovedindtægter stammer fra Eksport til og Handel paa England, har vi endnu ikke hverken en direkte eller en indirekte Telefonforbindelse med London. Hvis vi og andre blev ved at hamre Nødvendigheden af en saadan Forbindelse ind i Hovedet paa rette Vedkommende, fik vi vel sagtens nedsat en lignende kostbar Kommission som den, der nu i lange og dyre Aar har rejst frem og tilbage mellem København og Oslo for at drøfte Betimeligheden af en Færgeforbindelse mellem Danmark og Norge. Og Resultatet vilde antagelig blive det samme. Kommissionen vilde efter lange Deliberationer og detaillerede Betænkninger med en Majoritetsbeslutning anbefale en saadan Forbindelses Oprettelse, men man maa paa den anden Side dog udtale den Anskuelse, at Oprettelsen af en saadan direkte Telefonforbindelse udskydes til Tider, hvor Landets økonomiske Forhold ikke frembyder saa mange Vanskeligheder. Og vi er lige langt. Selvfølgelig har vi, selv i disse ugunstige Tider, Raad til denne stærkt paakrævede Forbindelse, hvis mange Fordele er saa indlysende, at det er ganske unødvendigt at paapege dem. Vi øser Penge ud til noget saa upaakrævet som en Lillebeltsbro, de offentlige Kasser plyndres til kostbare og meningsløse Rejser og Deltagelse i lige-gyldige internationale Kommissioner. I gamle Dage genlød den demokratiske Presse af forargede Protester over Borgmester *Borups* aarlige Inspektions-Udflugt. Nu, Demokratiet sidder i Højsædet, spises og drikkes og køres og sejles der hver Dag Landet over for Skatteydernes Penge, uden at Forargelsen kommer offentligt til Orde, vel sagtens fordi Pressen spiser og drikker og kører og sejler med. Til slige uproduktive Udgifter er der altid Raad. Det er de produktive Poster paa Budgetterne, der skæres ned — ellers havde vi selvfølgelig forlængst haft den saa stærkt paakrævede Telefon til London.

Arvid Grefsal

HAMBORGS HAVN

Den hamburgske Kajforvaltnings Aarsberetning for 1925 foreligger nu trykt og er af det danske Generalkonsulat i Hamborg tilstillet Udenrigsministeriet. Trafikken i Hamborgs Havn har fortsat den stigende Tendens, der allerede begyndte i 1920. I Beretningen hedder det herom:

»I Aarene 1919-1921 havde Kajtrafikken Hovedandelen i Godsekspeditionen i Hamborgs Havn. Da det hovedsageligt drejede sig om Mellemeuropas Forsyning med Levnedsmidler, var der overvejende Tale om færdige Produkter, der ikke omeksperedes paa Floden. Først efter 1922 udviklede Godsekspeditionen paa Floden sig igen som før Krigen. Allerede i 1923 oversteg Skibstrafikken i Kajanlæggene, saavel hvad Skibstonnage som Skibenes Antal angaar, de tilsvarende Tal før Krigen. Skibstrafikkens hurtige Udvikling i Hamborgs Kajanlæg ses af nedenstaaende Tabel:

I samtlige Kajer eksperedes der:			
1913.....	6,549	Skibe med	8,075,774 N.R.T.
1919.....	906	—	766,038 —
1920.....	2,770	—	2,803,326 —
1921.....	4,322	—	5,119,011 —
1922.....	5,961	—	8,432,391 —
1923.....	7,422	—	9,281,961 —
1924.....	7,522	—	9,602,777 —
1925.....	8,499	—	10,919,879 —

Beretningen fremhæver derefter, at Udviklingen af Godsomsætningen er steget Haand i Haand med Skibstrafikken, men man er dog endnu ikke naaet op paa den samlede Godsmængde, der blev omsat i 1913, hvilket de efterfølgende statistiske Tal fra den Del af Havnen, der er under Statsdrift, viser:

	Landet Gods	Afladet Gods	Ialt
1913.....	3,209,371 Tons	782,648 Tons	3,992,019 Tons
1920.....	1,235,004 —	342,733 —	1,577,737 —
1921.....	1,833,005 —	922,644 —	2,755,649 —
1922.....	1,956,641 —	1,245,418 —	3,202,059 —
1923.....	1,915,254 —	1,352,205 —	3,267,459 —
1924.....	2,145,297 —	1,133,872 —	3,279,169 —
1925.....	2,336,815 —	1,113,959 —	3,450,774 —

Godsekspeditionen i den Del af Havnen, der er bortforpagtet til Private, følger en lignende Udvikling som i den statsforvaltede, men som de nedenstaaende Tal viser, har man paa langt nær naaet Førkrigstidens Godsmængde:

	Landet Gods	Afladet Gods	Ialt
1913.....	— Tons	— Tons	3,064,877 Tons
1920.....	— —	— —	747,133 —
1921.....	1,002,388 —	374,693 —	1,377,081 —
1922.....	1,278,461 —	618,412 —	1,896,873 —
1923.....	1,335,802 —	652,341 —	1,988,143 —
1924.....	1,796,986 —	740,831 —	2,537,817 —
1925.....	1,908,538 —	680,314 —	2,588,852 —

Generalkonsulatet har hyppigt omtalt den Tyveriepidemi, som graserede i Hamborgs Havn i de nærmeste Aar efter Fredsslutningen. Man har ogsaa tidligere indberettet, hvorledes Forholdene gradvis har forbedret sig, indtil Hamborgs Havn nu paany maa siges at være ligesaa sikker, som den var i Fredstiden. Herom siger Kajforvaltningens Beretning følgende:

»Faren for Tyveri i Hamborgs Havn var som overalt i de urolige Tider blevet truende. Af denne Grund er der i alle Pakhuse blevet indbygget særligt sikre aflukkede Rum, hvor saadant Gods anbringes, der let er udsat for at blive stjålet. Hvor disse Rum ikke var tilstrækkelige, blev der anbragt særlige Vagtposter ved det oplagrede Gods. Endvidere har Kajforvaltningen i Samarbejde med Politiet indrettet særlige Patrouiller, der skal kontrollere Kajanlæggene. De trufne Forholdsregler har i Forening med den almindelige Bedring af Forholdene bidraget til, at Faren for Tyveri i Kajanlæggene allerede i længere Tid har kunnet siges at være overstaaet. For at kunne udøve en skarpere Kontrol med Persontrafikken i Frihavnen anses det for hensigtsmæssig ogsaa at bibeholde de indførte Adgangskort til Frihavnen.«

NY RUSSISK SKIBSFARTSLOV

(Fortsat fra forrige Nr.)

50. Rederen er ikke ansvarlig for Spild, Beskadigelse eller Ophold ved Aflevering af Ladningen, som er opstaaet ifølge Tilstande, som han ved behørig Omsorg ikke kunde have fjernet, saaledes: a) som Følge af »forc majeure« (Naturkatastrofer, Ildebrand, Krigsoperationer, Folkeopstand o. s. v.); b) som Følge af truende Fare og uforudsete Hændelser paa Havet og andre sejlbare Farvande; c) som Følge af Myndighedernes Indgriben og Instruktioner (Tilbageholdelse, Arrest, Karantæne o.s.v.); d) som Følge af Afskiberens eller Modtagerens Indgreb og Forsømmelse; e) som Følge af Ladningens Art (indre Fordærvelse eller normalt Svind), bl. a. ved skjulte Mangler; f) som Følge af Mangler i Forpakningen, som ikke var kendelige ved ydre Eftersyn; g) som Følge af utilstrækkelig Mærkning eller Mærkernes Utydelighed; h) som Følge af Dyrs Død eller Sygdom.

Rederen bærer endvidere ikke Ansvar for Spild, Beskadigelse eller Ophold, som er opstaaet som Følge af a) Kaptajnens, det øvrige Skibsmandskabs eller Lodsens fejlagtige Handlinger i Forbindelse med Føringen eller Styringen af Skibet o.s.v., saakaldte Navigeringsfejl. Herunder henhører ikke Fejl med Hensyn til Modtagelse, Indladning, Opbevarelse, Udlosning eller Aflevering af Ladningen; b) Redning af Menneskeliv og Bjergning af Skibe og Ladning paa Havet.

51. Hvis Rederen modtager en Ladning i beskadedet Tilstand eller med en efter udvendig Skøn tydelig mangelfuld Forpakning eller uden Angivelse af Antal, Maal eller Vægt, selv om Ladningen ifølge dens Art kunde tælles, maales eller vejes ved Modtagelsen, kan han kun ved Bemærkning herom i Konnossementet fralægge sig Ansvar for Spild eller Beskadigelse af Ladningen.

En saadan Bemærkning i Konnossementet berøver dog ikke Afskiberen eller Modtageren af Ladningen Ret til at føre Bevis for, at Beskadigelsen eller Spildet er opstaaet som Følge af Rederens eller hans Agenters Handlinger eller Forsømmelser.

52. Godtgørelsen for spildt Gods fastsættes til dettes Værdi paa Bestemmelsesstedet paa det Tidsjunkt, da Skibet ankom eller skulde være ankommet.

Godtgørelsen for beskadedet Gods fastsættes til Forskellen mellem dets Værdi i beskadedet og ubeskadedet Tilstand. Værdien af beskadedet Gods fastsættes ved Ekspertise. Ladværdien beregnes efter dens Børs- eller Markedsværdi, og fastsættes i Mangel heraf ved Ekspertise. Fra Godtgørelsen for spildt eller beskadedet Ladning fratrækkes den fulde Fragt samt de Besparelser i Transport- og Toldudgifter, som det som Følge af Ladningens Beskadigelse har været Ladværdisejeren muligt at gøre.

53. Sagsmaal for Fyldestgørelse af Fordringer vedrørende Fragtkontrakter maa gøres gældende inden 1 Aars Forløb, regnet fra Dagen for Godsets Aflevering til Modtageren eller, i Tilfælde af at Godset ikke er bleven afleveret, fra den Dag, da Afleveringen skulde have fundet Sted.

I modsat Fald fortabes Retten hertil.

Som Afleveringsdag regnes den Dag, paa hvilken Fristen for Losning udløb uden Tillæg af Overliggetid.

For alle Krav i Forbindelse med Fragtkontrakten gælder de ved Unionens Lov fastsatte Regler om Afbrydelse eller Indstilling af Forældelsesfristen. I Tilfælde af at der efter Forældelsesfristens Indstilling er mindre end tre Maaneder tilbage til Fremsettelse af Kravet, forlænges denne Tidsfrist til 3 Maaneder.

3. Art. Befordring af Passagerer med Skib.

54. En Kontrakt om Passagerbefordring indeholder Forpligtelse til for en fastsat Betaling at befordre Passageren fra et bestemt Punkt til et andet.

Den Passageren udleverede Billet tjener som Bevis for Kontraktens Afslutning.

55. Ved Befordring af Passagerer er den aktive Kontrahent forpligtet til at stille et til saadan Befordring brugeligt Skib til Disposition, i Overensstemmelse med herfor gældende Love og Regler.

56. Hvis en Passager ikke indfinder sig paa Skibet i Tide, mister han Retten til Erstatning af Befordringsprisen.

Hvis Passagerens Udeblivelse er begrundet ved Død, Sygdom eller Befordringsforstyrrelser, tilbagebetales Befordringsprisen.

57. Passageren er berettiget til indtil 3 Dage før Skibets Afgang at tilbagebetale Billetten mod Tilbagebetaling af den for Rejsen betalte Sum, med mindre vedkommende Søfartsselskabs Statutter forudser yderligere Tilbagebetalingsfrist.

58. Hvis Passageren ikke har kunnet benytte Billetten grundet paa Forhold forskyldte fra Skibsselskabets eller dettes Funktionærers Side, refunderes Betalingen herfor.

59. Kontrakten om Passagerbefordring annulleres 1) ved Opstaaelse af de i § 33 under Punkterne a, b, c, og d samt i § 35 under Punkt a nævnte Forhold eller i Tilfælde af

der nægtes Passageren Udrejsetilladelse fra Afgangshavnen eller Indrejsetilladelse til Bestemmelsesstedet. I sidste Tilfælde erlægges kun Betaling for den allerede tilbagelagte Del af Rejsen, 2) hvis Skibet opholdes ud over tre Dage efter Udløbet af den fastsatte Afgangstid.

60. Skibsselskabet er ansvarlig for Skade opstaaet ved Passagerens Død eller Beskadigelse af dennes Helbred, foranlediget ved og under Transporten, med mindre det kan bevises, at Skaden ikke kunde forebygges, opstod ved »forc majeure«, med Forsæt eller ved grov Uforsigtighed fra den Skadelidtes Side.

61. Overenskomster mellem Parterne, som gaar ud paa at formindske Passagerens Rettigheder, forudsat i §§ 55-60, er ugyldige.

62. Under Benævnelse Bagage forstaaes saadant Gods, som for Betaling transporteres i særlige Skibsrum og paa særlig Kvittering (Bagagekvittering).

Bagagekvitteringen kan udstedes til Ordre.

63. Med Hensyn til Bagage besidder Skibsselskabet samme Panteret, som er forudsat i § 44, til Dækning for Transport af Bagagen.

Bagage, som i Løbet af tre Maaneder fra Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet ikke er bleven afhentet, kan i Overensstemmelse med de i § 46 nævnte Regler sælges.

64. Skibsselskabets Ansvar for Spild eller Beskadigelse af Bagage fastsættes paa Grund af de i dette Reglement fastsatte tilsvarende Regler for Spild og Beskadigelse af Ladning.

65. Passageren er berettiget til uden særlig Betaling at medføre Haandbagage i det Omfang, som Søfartsselskabets Statutter tillader.

Skibsselskabet bærer kun Ansvar for Spild eller Beskadigelse af Haandbagage, som er opstaaet ved dettes Skyld eller Forsømmelse.

Formand for den centrale Eksekutivkomite for S.S.S.R.:

M. Kainin.

Stedfortræder for Formanden for Folkekommisærernes Raad for S.S.S.R.:

Rudsutak.

Sekretær for den centrale Eksekutivkomite for S.S.S.R.:

A. Enukidse.

Begrænset Ansvar for Ejere af Handelsskibe.

Den centrale Eksekutivkomite og Folkekommisærernes Raad for S.S.S.R. har vedtaget og udstedt følgende Lov:

1. Ejeren af et Handelsskib er ansvarlig med Skib og Fragt samt ligeledes med de i § 3 under Punkterne a og b nævnte Beløb i følgende Tilfælde: a) for Skade tilføjet Føreren af Skibet, den øvrige Besætning, Lodsens og andre Personer, som betjener Skibet, under Udførelse af deres Funktioner, i Særdeleshed naar Skaden medfører nogens Død eller Beskadigelse af Helbred; b) for Skade tilføjet den til Transport modtagne Ladning og opstaaet i Tidsrummet mellem dens Indladning og Udlosning eller for Skade tilføjet andet Gods, som befinder sig paa Skibet, samt for ethvert andet Krav i Henhold til Fragtkontrakten, for saa vidt Kravet er opstaaet i Tiden mellem Godsets Indladning og Udlosning; c) for Krav om Godtgørelse for udvisti Hjælp; d) for Krav opstaaede ved almindeligt Havari; e) for Forpligtelser opstaaet som Følge af Aktioner eller Overenskomster indgaaet af Kaptajnen uden Rederens Fuldmagt i Kraft af Kaptajnens almindelige lovlige Ret til at handle i Interesse af Skibets Bevarelse eller Rejsens Fortsættelse, med Undtagelse af Forpligtelser nævnt i § 4 under Punkt d; for Krav opstaaet ved Kaptajnens Forsømmelse eller utilbørlige Udførelse af de af Rederen med Henblik paa Rejsen afsluttede Overenskomster, hvis Udførelse paalaa Kaptajnen. Rederen er berettiget til at løse Skibet fra Beslaglæggelse ved Deponering af et til Kreditorernes Krav svarende Beløb. Kravet kan ikke overstige Skibets Værdi.

Efter Overenskomst mellem Rederen og Kreditorerne kan Rederen som Sikkerhed for Dækning af sidstes Krav ogsaa stille andre Værdier eller Garantier, hvis samlede Beløb begrænses i Henhold til ovenstaaende.

2. Erstatningskrav kan ikke gøres gældende overfor Handelsskibe, som tilhører Unionen af Raadsrepublikker samt ej overfor Skibe tilhørende Søfartsinstitutioner med Statutter, som er bekræftede af Regeringen for S.S.S.R., hvis der i disse findes Angivelse om, at paagældende Institutions Skibe ikke kan realiseres til Tilfredsstillelse af Kreditorernes Krav; Kreditorerne kan dog i Tilfælde forudsat i § 1 faa en Erstatning, som ikke kan overstige et Beløb modsvarende Skibets Værdi, Fragten og Beløb, nævnte i § 3 under Punkterne a og b.

3. Krav nævnte i § 1 berører ogsaa følgende Skibet tilkommende Beløb: a) Godtgørelse for materielle Skader til-

(Fortsættes Side 675)

FORRETNINGSLIVET OG DETS FREMTID I AMERIKA AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den September Maaned, som vi just nu er kommet ud af, var som sædvanlig ganske rolig for De forenede Staters Vedkommende; den var en Pause mellem Sommer- og Efteraarets finansielle Kampagne, vel egnet for den Interesserede til at danne sig et paalideligt Overblik over hvad der er hændet, samtidig med at man med nogenlunde Sikkerhed kan forudsige hvad der vil ske i de nærmeste Maaneder.

For Tiden er denne Initiativpause følelig paa saa godt som alle Omraader. De Operationer, der finder Sted paa Fondsbørsen, indskrænker sig til rent tekniske Manøvrer, Papirerne stiger og falder indenfor en meget snæver Ramme, og Bevægelserne bestemmes helt og holdent af Udbytteerne. Spekulanterne gaar kun meget sjældent ind i langvarige Engagementer, fordi de ved, at Forholdene om blot en Maaned kan være helt anderledes end nu, og netop af denne Grund er det skralt med Kapitalplaceringen. Det kunde tyde paa en vis amerikansk Pessimisme, som imidlertid ikke findes. Der er tværtimod en god Del Optimisme, som jeg finder berettiget, naar man ser paa det sidste Aars Udvikling. Der har været Fremgang over det allermeste, det giver et gunstigt og psykologisk Moment, som igen spiller den største Rolle i Wall Street. At Pengemarkedet nu er en Del usikkert, skal man ikke lade sig mærke med; det kommer af, at man endnu ikke ved, hvor stor Kapitalefterspørgslen vel bliver, hvor meget Forretninglivet vil kræve og hvor gunstig Høsten har været i Aar. De hidtidige Beretninger fortæller om glimrende Udsigter, selv om Høsten i Aar er blevet senere moden end beregnet. Det forrykker i nogen Grad den intensive Interesse for Jordbruget. Finansverdenen vil vente og se Tiden lidt an endnu, men saasart man har det rette Overblik, vil Tendensen utvivlsomt blive fast.

*

Den afventende Forsigtighed, som gør sig gældende overalt, præger ogsaa Pengevæsenet og giver sig Udslag i høje og faste Renter, som stabiliseredes yderligere, fordi man ventede et stort Statslaan midt i Maaneden. Det var kendt af alle, at Skatkammeret i Washington den 15. September skulde indløse 415 Millioner Dollars, og man mente det givet, at der vilde blive tegnet et nyt Laan paa mindst 300 Millioner Dollars. Det virkelige Beløb var 350 Mill. Dollars i Skatkammerbeviser med en Løbetid paa ni Maaneder fra den 15. September og med en Rente af $3\frac{1}{2}$ pCt. Emmissionen viste sig populær hos Bankerne og alt var overtegnet, saa snart det havde været udbudt. Det viser, at der er baade Penge og Tillid nok. Samtidig med at dette Laan tegnedes, meddelte Understatssekretæren i Finansministeriet — Finansminister Mellon's er jo som bekendt her i Europa — at Amerikas »korte Gæld« er gaaet ned fra seks til fire Milliarder Dollars; det vil forøge Værdien af de korte Regeringslaan og gør det i det kommende Aar muligt for Regeringen at laane Penge til stadig dalende Renter. Denne Form for Placering vil i høj Grad lokke Bankerne, fordi man derigennem kan skabe en Reserve til Betaling af Skatterne i Washington og samtidig faa en fast Renteindtægt af denne Reserve. Saadanne Skatkammerbeviser modtages nemlig som Betalingsmiddel for Indtægtsskatten.

Den Emmission, som nu fandt Sted af Skatkammerbeviser, var den første i de sidste seks Maaneder. Det tyder paa den gode Position disse Papirer nu har. Naar det sædvanlige Udbud udeblev i Juni Maaned, var det fordi Skatkammeret ved egen Hjælp var i Stand til at indløse de forfaldne Obligationer ved Hjælp af sit Indtægtsoverskud. — Ved den sidste Emmission var det efter hvad *New York Times* paa-

staar de Storbanker, som staar Skibsfarten nær, der tog Obligationerne hjem, og det er sikkert Skibsfartens Folk, som har fordelt Størsteparten imellem sig.

*

For kort Tid siden fremsatte den berømte amerikanske Nationaløkonom *Roger Babson* nogle Udtalelser, der viser Stemningen i de økonomisk interesserede Krese paa den anden Side Atlanten. Det Foredrag han holdt var ved den aarlige nationale Købmandskonference i Wesley Hills i Massachusetts. »Hvis der kommer nogen Tilbagegang i Forretninglivet og nogle store Krak i det første Par Aar, vil det ikke virke overraskende. For Amerikas Vedkommende ligger Handlevslivet for Tiden godt, hvis man tager hele Landet i Gennemsnit. Vi er inde i en Periode af Velstand og alt tyder paa, at denne Velstand vil vare en tre Aar endnu. Men man maa ikke glemme, at de fleste Amerikanere lever i Daarernes Paradis og kan vaagne mindre behageligt op saa snart det skal være. Der er Ro paa Arbejdsmarkedet og nok af Penge, Priserne paa de nødvendige Ting er stabile og Industrien har godt at bestille. Men Medaljen har ogsaa en Revers. Først og fremmest er den udenrigspolitiske Stilling meget daarlig, de store Afbetalingsaffærer truer med at ruinere Folket og endelig overstiger næsten alle Industriens Produktionsevne Forbrugsevnen.« Da Mr. Babson kom ind paa en Omtale af Fondsbørsen, raadede han Folk med Penge til at vente, indtil der var hændet endnu et Par Krak. Da vilde de faa noget ud af deres Penge.

Denne Tale, der har vakt megen Opsigt i Amerika, synes mig dog hverken særlig overbevisende eller solvent, selv om Babsons Meninger deles af mange af hans Landsmænd. Det er paa sin Vis rigtigt nok, at den udenrigspolitiske Situation er slet, men den sidste Tids Begivenheder giver begrundet Haab. Europas Stilling er væsentlig forbedret, selv om man som Støtte for dette kun fremdrager Tysklands Indtræden i Folkeforbundet og Poincaré's Tilbagevenden til Magten i Frankrig. Hvad der angaar Afbetalingssystemet er det ganske utvivlsomt et stort Onde — men kun saa stort, fordi det drejer sig om et Folk, der har nok af Penge og gerne vil have endnu flere for at gøre produktiv Brug af dem. Bankerne har nu større Indlaan end før, og det amerikanske Folk har jo før vist, at det kan indskrænke sig om det skal være.

*

Hvad der har særlig Interesse for Skibsfarten er det amerikanske Jærnbaneanets overordentlige Udvikelse i det sidste halve Aar og den kommende Høst. Siden Banerne igen blev givet tilbage til deres Ejere har de haft mere at gøre end nogensinde før, og der er nu saa store Nyanlæg i Gang, at det i Løbet af nogle Aar vil være ganske fortidigt at tale om slet Forbindelse til de og de Stater. »Hvor der vokser noget, skal der ogsaa nok komme Baner« bliver i stadig højere Grad et Motto for amerikanske Jærnbaneinteresser og man følger det, vel vidende, at Kornpriser som Kornavlning i det hele taget vil være meget afhængig af Kommunikationsmidlernes Udvikling.

De Taler, som Landbrugsminister *Jardine* i de sidste tre Uger har holdt, vil sikkert faa en ikke ringe Betydning. Han er enig med de praktiske Folk, der vil have mere Forretningsdygtighed ind i Landbruget, og han ønsker bl. a. at Arealernes Dyrkning skal afpasses efter Forbruget og Prisen skal sættes saaledes, at der ikke i for høj Grad bliver Tale om Dumping. Høstudsigterne for dette Aar gør Problemet yderlig vigtigt og man forstaar hvorfor, naar man læser

(Fortsættes Side 675).

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 5. Oktober 1926.

Frugtmarkedet skifter eftersom Efterretningerne fra England er gode eller daarlige. Slaget er tabt indrømmer Lederne af Minearbejdernes store Skare, men det lader til at trække ud med Fredslutningen, og Meningerne om, hvornaar Arbejdet genoptages og Eksporten kan komme igang, er meget delte, som naturligt er, da ingen ved noget bestemt. Ledende Kuleeksportører i Wales har imidlertid udtalt, at de venter at kunne paabegynde Eksporten i November, medens andre er af den Opfattelse, at det vil vare længere, før der kan blive Tale om nogen Eksport, alt under Forudsætning af, at Striken hører op ret snart. Et større London Mæglerfirma saa allerede i Lørdags saa optimistisk paa Situationen, at de ventede en endelig Afslutning i Begyndelsen af denne Uge.

Alle Markeder strammes mere og mere jo længere Strejken fortsættes, men Bunkerpriserne følger godt med, og det er et Spørgsmaal, om Skibsfarten er tjent med de nuværende Forhold, og om ikke de Penge, som tjenes nu, sættes til igen, saasnart Reaktionen kommer. De forskellige korneksporterende Lande, Syd Amerika, Australien, Canada og Donau burde imidler-

tid kunne sysselsætte tilstrækkelig Tonnage de første 6 Maaneder til at tage Stødet af, naar Kuleeksporten fra Amerika holder op, og naar England igen kan eksportere, aabner der sig mange Muligheder for et stabilt Frugtmarked. Qui vivra verra — og foreløbig faar Rederne tage den øjeblikkelige Situation i Betragtning og disponere efter bedste Overbevisning. Hvad de hjemlige Markeder angaar er specielt Østersøen »up to the mark«, og Kulraterne til de skandinaviske Lande er nødt til at bedres, medmindre Ekspeditionerne bliver mere paalidelige og Bunkerpriserne falder ned til det halve af, hvad der nu maa betales.

TRÆLASTMARKEDET

De faa Baade, som endnu kan slutes med Sommerdækslast, betales der godt for. Fra de nordligste Lastepladser i Sverige/Finland noteres der ca. 65/- 67/6d. netto til London for dbb.; fra Kotka til London 52/6d. —53/6d. for 1/1,200 Stdr. Baade, og 55/—56/- for 5/700 Stdr. Props Betragterne er endelig begyndt at anlægge Rater, som svarer til Markedet, og nogle Laster kan slutes paa Lumpsum med et vist Kvantum garanteret

(Fortsættes Side 677).

(Fortsat fra Side 674).

Landbrugsministeriets Høstrapport fra den første September. Udsigterne er mindre gode end for et Aar siden paa samme Tid. Majsens er 73.8 pCt. af det normale med 75.5 pCt. i 1925. Ministeriet mener, at Høsten vil blive paa 2,697,872,000 Bushels medens den i Fjor opgjordes til 2,895,000 Bushels men i Virkeligheden var paa 2,905,053,000 Bushels. Majshøsten staar godt, men Vintersæden er usikker endnu, og Departementet mener, at den vil blive mindre i Aar end sidste Aar. Havre og Rug staar ikke saa godt, men til Gengæld vil Bomuld i alle Henseender overgaa Forventningerne, og man regner med en meget betydelig Eksport til de europæiske Lande.

Den 25. September kom der en Oversigt fra Handelsministeriet i Amerika. Den er optimistisk og viser denne Optimisme sig at være berettiget og holder Stik,

vil der blive meget at gøre for Skibsfarten. Eksporten i August havde en Værdi af 386,000,000 Dollars medens Importen kun var 336,000,000 Dollars. Det gav et Eksportoverskud paa 50,000,000 Dollars, og den væsentlige Fortjeneste herved er faldet paa Skibsfarten. Dr. Julius Klein, der er Chef for Handelsministeriets Kontor for Undenrigs- og Indenrigshandel, har opstillet nogle Beregninger, der i høj Grad styrker al Optimisme. Han viser, at Amerika stadig forøger sine Markeder i Udlandet. Med Undtagelse af Europa har De forenede Stater vundet ind overalt med forøget Styrke i det sidste Par Aar. Eksporten til Sydamerika og Australien er blevet forøget med 200 pCt. og Eksporten til Afrika er blevet fordoblet og tredoblet til Columbia og Chile. »Det vil give Skibsfarten en ny stor Chance, som den ikke har haft siden Verdenskrigen.«

Johannes Lehmann.

(Fortsat fra Side 673)

løjet Skibet efter Rejsens Begyndelse og ikke udbedret; b) Godtgørelse som tilkommer Skibet for almindeligt Havari.

Disse Krav berører ikke nogen anden Sum, i Særdeleshed Assurance Godtgørelse for Skibet, Subsidier, Præmier o. s. v.

4. Ansvar, som paaligger Ejeren af et Handelsskib er kun begrænset i de i § 1 nævnte Tilfælde; i Særdeleshed er det ubegrænset med Hensyn til: a) Forpligtelser opstaaede af Handlinger eller Ordre fra Skibsejeren Side; b) Forpligtelser, nævnte i § 1 under Punkt e, hvis Skibsejeren har givet Kaptajnen særlig Fuldmagt til at paatage sig saadanne Forpligtelser; b) Forpligtelser, som Skibsejeren ifølge Hyrekontrakter har paataget sig overfor Besætningen eller andre Personer, som betjener Skibet; Skibsejeren Forpligtelse i Fald han optræder som Fører af Skibet; e) Forpligtelser for Overenskomsten afsluttede af Kaptajnen til Dækning af Skibets Behov, fremkaldt ved utilstrækkelig eller mangelfuld Udrustning af Skibet, Komplettering af dette og Forsyning med Forraad ved Rejsens Tiltrædelse. I alle i nærværende Paragraf nævnte Tilfælde er Skibsejeren ansvarlig med hele sin Ejendom.
5. De i §§ 1 og 4 angivne Bestemmelser anvendes ligeledes med Hensyn til en Person, som for egen Regning udnytter et ham ikke tilhørende Skib.
6. Skibets Værdi fastsættes efter dets Tilstand paa det Tidspunkt, hvor Skibsejeren Ansvar begynder. Vurderingen foregaar paa Grundlag af følgende Regler:
 - a) I Tilfælde af Sammenstød, Havari eller andre Hændelser, foregaar Vurderingen med Hensyn til alle hermed forbundne Krav, opstaaede før Skibets Ankomst til den første Havn efter Hændelsen, i Overensstemmelse med Skibets Tilstand ved Ankomsten til nævnte Havn; hvis nye Hændelser, uafhængige af de første, før Ankomst-

momentet har forringet Skibets Værdi, vil den derved opstaaede Værdiforringelse ikke blive taget i Betragtning med Hensyn til Krav forbundne med forudgaaende Hændelser; hvis Begivenheden har fundet Sted under Skibets Ophold i Havnen, foregaar Vurderingen under Hensyn tagen til Skibets Tilstand efter Hændelsen. b) Med Hensyn til Krav resulterende af Fragtkontrakten og ligeledes med Hensyn til alle Krav paa Ladningen, omend ikke resulterende af Fragtkontrakten, med Undtagelse af Tilfælde forudset i nærværende Paragrafs Punkt a, foregaar Vurderingen efter Skibets Tilstand i Bestemmelsehavnen eller paa det Sted, hvor Rejsen er bleven afbrudt; hvis Ladningen er bestemt til flere Havne, og hvis den tilføjede Skade er opstaaet som Følge af en eller anden fælles Aarsag, foregaar Vurderingen i Overensstemmelse med Skibets Tilstand i den første af disse Havne. c) I alle andre Tilfælde forudset i § 1 vurderes Skibet efter dets Tilstand ved Ankomsten til den endelige Bestemmelsehavn.

7. Ved Fragt forstaaes i nærværende Lov (§ 1) Betalingen for Transport af Gods, Passagerer og disses Bagage som befinder sig paa Skibet paa det Tidspunkt, hvor Grunden til Krav opstaaer.
8. Nærværende Lovs Bestemmelser kan kun forandres ved saadanne Overenskomster mellem begge Parter, som gaar ud paa at udvide Rammerne for Skibsejeren Ansvar.

Formand for ZIK for S.S.S.R.:
M. Kalinin.

Stedfortræder for Formanden for SNK for S.S.S.R.:
Rudsutak.

Sekretær for ZIK for S.S.S.R.:
A. Enukidse.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

HOBRO

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

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
 TELEFON 413 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

AALBORG

HOLBÆK

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon.. 2256 Statstelefon 40
 Telegr.-Adr.: »SØBORG«

JØRGEN L. FISKER
 (H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 (SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)
 HAVNEVEJ 40
 Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

STATSTELEFON 16
 TELEGRAM-ADR. »MARITIME«
Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
 *

WILH. CHR. BECH
 (INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSSENS
 FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
 Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
 Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.*

HORSSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2
 Telegram-Adresse: »UTZON«

HANS OLESENS EFTF.
 (NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSSENS
 Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
 Telephone 45. National Telephone 10.

ASSENS

KALLUNDBORG

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS
 Telf. 200 / Statetelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG
 TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
 Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

BANDHOLM

KOLDING

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
 British Vice-Consulate for Lolland-Falster
 Landmandsbankens Bandholm Agentur
 Telefoner 11 & 41
 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

ESBJERG

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
 BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
 TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

P. JØRGENSEN & CO.
 (ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR
 Telefoner: Provins Nr. 6-16-68 Statstelefon Nr. 11
 Telegram Adresse: »JØRGENSEN«

DEN RUSSISKE STATS HANDELSAGENTUR I HAMBORG

Det danske Generalkonsulat i Hamburg indberetter til Udenrigsministeriet, at den derværende Presse vedrørende den russiske Regerings Overtagelse af de Hamburg-Amerika-Linien hidtil tilhørende Andele i Derutra meddeler:

»Den russiske Regering har i venskabelig Forstaaelse med Direktionen for Hamburg-Amerika-Linien erhvervet de dette Selskab hidtil tilhørende Andele i *Derutra* (Deutsch-russische Lager- und Transport-Gesellschaft m.b.H., Hauptgeschäft in Hamburg) med tilbagevirkende Kraft fra 18. September 1926. Andelen har hidtil været dels i den russiske Handelsrepræsentations, dels i Hapags Besiddelse. Der er fremdeles Forhandlinger svævende vedrørende Fortsættelsen af Hapags Forbindelser med Rusland, især angaaende en fælles Videreførelse af Rejsebureauvirksomheden.

De to Kontrahenter har offentliggjort ovenstaaende Meddelelse. Derutra var en af de første blandede økonomiske Virksomheder, der blev stiftet af Sovjetregeringen til den udenlandske Handels Fremme. Selskabet har hidtil i første Række befattet sig med at chartre Tonnage for det russiske Behov og havde herved Støtte i Hapags Organisation. Det kan endnu ikke overses, hvilke Ændringer, der vil opstaa i Hapags russiske Forbindelser ved Salget af Andelen,

men det er ikke udelukket, at Hapags Interesser i Derutra har overlevet sig efter en vis Konsolidering indenfor den russiske Skibsfartsorganisation. Vi henviser i denne Forbindelse til en Meddelelse, der for nogle Uger siden gik uimodsagt gennem Pressen, og ifølge hvilken Harriman i Forening med Hamburg-Amerika-Linien har til Hensigt at interessere sig for den russiske Sortehavs-Skibsfart.«

JUBILERENDE MÆGLERFIRMA

Det velkendte Skibs-, Vare- & Assurance-Mægler-Firma *Julius Mortensen*, Fredericia, kan den 23. ds. fejre 50 Aars Dagen for sin Grundlæggelse.

Firmaet har gennem de mange Aar altid forstaaet at hævde sin Anseelse, og de mange Forretninger, der har været det betroet, har altid faaet en kyndig og paalidelig Behandling.

Firmaets Grundlægger, Herr Julius Mortensen, døde i 1913, og hans Søn, Britisk Vicekonsul, Lloyd's Agent og edsvoren Mægler Hr. *W. Brøchner-Mortensen*, der havde været optaget i Firmaet siden 1901, overtog ved Faderens Død Firmaet som eneste ansvarlige Indehaver.

Konsul *W. Brøchner-Mortensen* kan saaledes samtidig fejre sit 25 Aars Jubilæum i Firmaet.

(Fortsat fra Side 675)

pr. Dag. De coutumemæssige Betingelser for Props har alle Dage været alt andet end gode, og nu paa Høsten maa der regnes med et daarligere Indtagende end om Vaaren, og da Lastningen er dyrere og Risikoen for at tabe Dækslast, længere Rejser o.s.v. ikke maa lades ude af Betragtning, er det ganske rimeligt, at der maa holdes ud for Rater, som svarer hertil. Props fra Sydfinland til Dunkirk/Calais indikerer 42/43/-, men bør betale mindst 45/-. Dbb. for November Lastning i samme Retning betaler ca. 45/- 47/6d. Østersøen kan ikke godt gaa tilbage i Aar, og det staar til Rederne selv at holde Markedet oppe.

CANADA

Canada noterer op til 90/- 92/6d., men der rapporteres meget faa Afslutninger.

KUL, KOKS ETC.

Stem for Laster fra Rotterdam til danske Havne er meget problematisk ialfald for Oktober Lastning. Koks Raterne er svagere, ca. 9/3d. mod 9/9d. i forrige Uge. Til finske Havne er der en Stigning fra 6/6d. til 7/6d. 8/- for Kul, og Stettin/Helsingfors betaler ca. 10/- for 1/1,500 Tons Baade. *Stettin/Königsberg/Østkyst* England sluttet fra 9/- til 13/-, *Danzig/Kjøbenhavn* 8/8/6d.; *Danzig/Göteborg/Karlskrona* range 9/- 9/6d. Fra Elben, Antwerpen og Ghent er sluttet en Masse Baade til ret gode Rater, og lige før Havnestrejken i Hamburg brød ud, steg Fragterne derfra med op til 2/-.

Bunkers er lige vanskelige og bliver stadig dyrere. I København forlanges 50 Kroner.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaende Kul og Koks Laster kan ikke komme op i Forhold til andre Markeder. *Rotterdam/Algier* sluttet rask væk til 10/3d.—10/6d., Øerne 10/- 10/6d. o.s.v. Alle hjemgaaende Markeder er fastere. For Frugt fra Spanien kan vel nu faas 30- og 32/6d. pr. 100 cbf., Basis 80/100,000 cbf. Damper; *Susa/Neufahrwasser* har betalt 17/6d. for 3,000 Tons Fosfat, og alle Laster til U.K. er bedre, men ikke gode nok. *Sortehavet* er lidt svagere, efter at 22/3 er betalt til Kontinentet. For December er desværre allerede akcepteret saa lavt som 18/-. *Donau* er fortsat meget fast med

lille Tilgang af Tonnage. Til Bordeaux/Hamburg har en 3,000 Tonner faaet 28/- og til 3/4 danske Havne faas 32/6—33/-.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kul-Befragtningen til U.K. er ikke fuldt saa livlig, og Raterne hvinger fra Dag til Dag. Helt prompte Baade faar 25/- 23/- og for November er taget mange Baade til 17/- 17/6d. 5/10. December 16/6—16/-. *Hampton Roads/Buenos Aires* ligger omkring 22/6d.—23/6d., *Gibraltar* 27/-, *Port Said* 25/-, Øerne 25/- og *København* Doll. 7.00. *Montreal/Rotterdam* er gjort til 23 Cents for Oktober og 18½ Cents for November. *Montreal/København*, parcels, noteres i 30 Cents, og hele Lastningen til 3/4 danske/svenske Havne ca. 28/30 Cents. *Cuba-U.K. Cont.* har taget 6,000 Tonner pr. Oktober til 28/9d., mod 30/- forleden Dag. Fra Gulfen betales forholdsvis gode Rater for Pitchpine til River Plate og Svovl til forskellige Destinationer.

SYDAMERIKA

Kul ud til River Plate sluttet fra 15/- til 16/6d., prompt og senere Lastning, og retter sig tildels efter det hjemgaaende Marked. Ekspeditionerne i Rotterdam har været upaaklagelige i den senere Tid. Kornmarkedet fra La Plata er meget lunefuldt, men de Tonnagen er meget sparsom opnaas gode Rater baade for prompt og November. Befragterne er tilbøjelige til at ville slutte »a head«, og i Aar faar vi antagelig et meget fast Marked i December/Januar, noget som sjældent hænder, men som er saa meget mere velkomment.

ØSTEN

Australien har taget en Del Januar-Februar Baade til faste Rater, 41/3d. *Vestaustralien*, og 44/6d. *Sydaustralien* og *Victoria*. *Mauritius-U.K.*, November Lastning, har faaet en 10,000 Tonner til 24/6d., *Durban-U.K.* 23/- *Kul. Delagoa Bay-Rio* eller *Santos* 21/-,

TIME CHARTER

Markedet er for en Gangs Skyld meget godt baade for vestindisk og transatlantisk Fart, og europæiske Befragtere lader til at ville anlægge sejlbare Fragter.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

NYKØBING F.

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
Nykøbing F.

NØRRESUNDBY

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

MARIAGER

ODENSE

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

NAKSKOV

RANDERS

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“ Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

CARL HASSAGER & C^o

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr.-Adr. „Hassager“

NYBORG

VEJLE

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

Telegram-Adresse: »WANG«. Telefon: Nr. 57 (Dag og Nat).

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORS DAG 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
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
samt paa alle Postkontorer

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Aalborg Skibsværft i Vanskeligheder

Bestyrelsen for Aalborg Skibsværft har besluttet at opsigte Værftets Funktionærer til Fratrædelse 1. Januar 1927, idet Bestyrelsen ønsker at være frit stillet i sine Dispositioner i den kommende Tid. Aarsagen er, at Værftet ikke er i Stand til at forrente sin Gæld til Landmandsbanken. Denne er beregnet til 2.3 Mill. Kr., og Renterne og Afdrag paa et Obligationslaan andrager ca. 200,000 Kr. Det er dem, Værftet ikke kan betale.

Ved Værftets Standsning bliver ca. 300 Arbejdere og Funktionærer arbejdsløse.

En Repræsentant for Funktionærerne har haft en Samtale med Erhvervsminister *Stauning*, som herunder har lovet at søge en Forhandling med Landmandsbanken. Denne Forhandling har fundet Sted. Bankens Direktion refererede Sagen for Ministeren, og Forholdet bliver nu nærmere overvejet af de interesserede Parter.

Det forlyder, at Landmandsbanken vil være meget lydhor overfor en Ordning, der fører ny Kapital til det truede Værft.

Udvidelse af Hamburgs Havn.

Hamburg By har truffet Overenskomst med et amerikansk-engelsk-tysk Bankkonsortium under Ledelse af Firmaet M. M. Warberg & Co., Hamburg, om Udstedelse af et 6 pCts Obligationslaan paa £ 2 Millioner at amortisere i Løbet af 25 Aar samt et 6 pCts Laan paa \$ 10 Millioner, der skal amortiseres i Løbet af 20 Aar. Pengene skal anvendes til Udvidelse af Havnen, samt til Gennemførelse af store Nødhjælpsarbejder. Bl. a. skal Waltershoferhavnen udbygges, ligesom der skal opføres et Frysehus for Sild.

Prøvetur.

Det af »A/S. Motortramp«, Direktør A. Reimann hos Eriksberg-Værftet i Göteborg bestilte Motorskib »Stensby« paa 6,800 Tons d.w. løb Prøvetur Onsdag den 29. September.

Skibet er et Søsterskib til det af samme Værft for et Aar siden byggede Motorskib »Falsterbo« og er en udpræget Motortramp, der med sine store Lasterum uden Støtter og med Tværskibsskottet i Agterrummet fjernet egner sig særligt til Trælast.

Hoveddimensionerne er:

350'0"×50'6"×28'0",

og der er 5 Luger, der bejenes af 5 Tons Bomme og 10 Stk.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-17.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.hv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

3 Tons Winches af Thriges Fabrikat og ligesom det øvrige Dæksmaskineri elektrisk drevet.

Diesel-Motorerne, der er af Burmeister & Wain Typen, er fremstillet paa Eriksberg og bestaar af en 4-Takts enkeltvirkende Hoved-Motor paa 2,000 I.H.K. samt en 2-cylindret og to 1-cylindrede Hjelpe-Motorer paa hver 100 og 50 H.K. respektive.

I Prøveturen, der forløb tilfredsstillende, deltog Repræsentanter for Værftet og Rederiet og en Række andre Gæster.

NAVIGATØRERNES SEJLSKIBSUDDANNELSE

Sveriges Redareforening har i disse Dage i en Skrivelse til Kommerskollegiet udtalt sig om Spørgsmaalet om Navigatørernes Sejlskibsuddannelse.

maalet om Navigatørernes Sejlskibsuddannelse.

skibsuddannelsen skal bibeholdes i omtrent samme Udstrækning, som nu findes fastsat i den gældende Forordning, og da Sejlskibenes Antal stadig formindskes, hvorved Vanskelighederne for at opnaa den krævede Uddannelse forøges, bør denne kunne opnaas gennem Skoleskibe ved Statens Hjælp.

Da Staten imidlertid ikke kan ventes paa en Gang at ville anskaffe det Antal Skibe, der er nødvendigt for dette Formaal, finder man, at Staten under disse Forhold vedblivende bør støtte den private Skoleskibs-virksomhed.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. Oktober 1926.

London	18,27	Madrid	56,85
New York	377,00	Amsterdam	151,15
Berlin	89,80	Stockholm	100,80
Paris	10,90	Oslo	82,60
Antwerpen	10,45	Helsingfors	9,51
Zürich	72,95	Prag	11,18
Rom	14,40	Wien	53,35

Ledigblivende Lodsplads

ved Albuén Lodseri den 1. Januar 1927. — Ansættelsesbetingelser og Lønvilkaar se Lodsloven, Paragraf 7—9—42 & 44.

Ansøgning stiles til og indsendes eller afleveres inden Udgangen af indeværende Maaned til

Lodsdirektøren,
Holmen, København C.

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 • Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

POSITIONSLISTE PR. 4. OKTOBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholdm, ank. Pernau 26.9.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Olsen, ank. Königsberg 30.9.
m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Ushant 1.10. p. R. t. Algier.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Emden 28.9.
s.s. Alderney, Nielsen, afg. Narvik 28.9. til Antwerpen.
s.s. Alexandra, Ankersø, afg. Rotterdam 4.10. til Algier.
s.s. Alfa, ank. Gefle 2.10.

s.s. Algarve, Sundvig, afg. Algier 2.10. til Tunis.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Chester Pa 27.9.
s.s. Anna, pass. Oitavos 3.10.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, ank. San Pedro 30.9.
s.s. Anneberg, Korff, afg. Hook of Holland 11.9. til Hampton Road.
s.s. Arabien, Harder, ank. Port Arthur Texas 1.10.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Madeira 30.9. til Kbhvn.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Aalborg 2.10. til Antwerpen.
m.s. Asia, Skjoldam, afg. Kobe 2.10. til Yokohama.
s.s. Askø, Hjorth, afg. Mersey 28.9. til Danzig.

LONDON

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 · 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

BRISTOL

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entreprenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD

SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DANSK VICEKONSULAT

NEWPORT
MON

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-

skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

Telegr.-Adr.: "Tonnage, Newport, Mon." · Telf. 5901

FRED JONES & CO.

NEWPORT LTD.

SKIBS- OG ASSURANCE MÆGLERE

KUL EKSPORTØRER OG SPEDITØRER

NEWPORT, Mon. 86-87, Dock St.

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
Corp 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

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,
Nørresø, 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.**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.

SUNDERLAND

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.

Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

CARDIFF

LISSABON

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes TilfældTelegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 409.
Coder: Watkins 1881 og Till. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

VALENCIA

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassurancesforeningen Skuld

Danske Sejlakibsrederiers Protection Club

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

Owners' & Captains' CodeBør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0.13.0 portofri
Udgiver:Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Chemainus B.C. 14.9.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Calais 28.9.
 s.s. *Allantic*, Petersen, afg. Port Said 1.10. til Aarhus.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Kotka 2.10.
 m.s. *Avance*, Hansen, pass. Hirtshals 3.10. p. R. t. River Tees.
 s.s. *Axel*, Jensen, afg. Julianaabaab 30.9. til Kbhvn.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Kbhvn. 2.10.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rute.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Mariager og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgil*, Bang, pass. København 4.10. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Royvaleniemi 1.10.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Kbhvn. 4.10. p. R. t. W. Hartlepool.
 s.s. *Bodil*, pass. Cuxhaven 2.10.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 2.10. til Danzig.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 21.9.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Murraybay 28.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Stettin 27.9.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Harburg 27.9.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia 1.10. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Lizard 21.9.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Bristol 26.9.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Rostock 2.10.
 s.s. *Britta*, afg. Uleåborg 1.10.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Valencia 4.10. til Denia.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Jakobstad 1.10.
 s.s. *Berglum*, Jensen, pass. Lizard 20.9.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Rotterdam 22.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, ank. Barcelona 1.10.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Vlissingen 30.9. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Lorenzo Marquez 13.9.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Holtenau 4.10. p. R. t. Paimboeuf.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 24.9.
 s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Rouen 23.9.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Barcelona 2.10.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Rotterdam 21.9.
 s.s. *Danfjeld*, Voss, ank. Hull.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Kbhvn. 21.9. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 30.9. til Suez.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Hampton Roads 19.9.
 s.s. *Delaware*, Folkenberg, henligger i Kbhvn.
 s.s. *Diana*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Valencia 29.9.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 4.10. til Königsberg.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Brunsbüttelkoog 5.10.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Livorno 3.10. til Neapel.
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Kbhvn. 1.10. p. R. t. Grangemouth.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Hull 2.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Cuxhaven 4.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Torneå 29.9. til Kings Lynn.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Abo 30.9.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Poole 2.10.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Calais 1.10.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Kotka 1.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Wasa 27.9. til Poole, pass. Kielerkanalen 1.10. p. R. t. Poole.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kotka 5.10.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, pass. Kieler Kanal 27.9. p. R. t. Garston.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Holtenau 1.10.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 3.10.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruteafart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, ank. Kbhvn. 26.9.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 30.9.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Colombo 28.9. til Suez.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Baltimore 26.9. til Kbhvn.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Hull 1.10.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Matanzas 2.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Hook of Holland 28.9. til Baltimore.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 24.9.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Vejle 3.10.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Liverpool 2.10.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Antwerpen 11.9. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Veitsiluoto 30.9. til Boston (Engl.).
 s.s. *Gerda*, ank. Kotka 3.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbhvn. 2.10.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Grt. Yarmouth 29.9.
 s.s. *Gunver*, afg. Rotterdam 5.10.

H

s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Memel 2.10. til Riga.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Holtenau 2.10.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Bremerhafen 3.10. til Kbhvn.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Beira 27.9.
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Hook of Holland 4.10.
 s.s. *Harald*, Møller, afg. Sjø. Roytta 3.10. til Rotterdam.
 s.s. *Harriet*, afg. Uleåborg 5.10.
 s.s. *Hebe*, henligger som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Helene*, ank. Uleåborg 3.10.
 s.s. *Helga*, ank. Malaga 3.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Halifax 3.10.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Trondhjem 2.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Danzig 4.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, pass. Brunsbüttel 4.10. til Ostende.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Three Rivers 28.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Spjutsund 29.9.
 s.s. *Inger*, pass. Holtenau 4.10.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Grimsby 1.10.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Halmstad 25.9. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, afg. Antwerpen 4.10. til Dunkirk.
 s.s. *Jan, Jerne*, ank. Makslahti 3.10.
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Finisterre 3.10. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Horta 19.9.
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 4.10.
 s.s. *Johanne*, ank. Middlesbrough 4.10.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. London 29.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, pass. Brunsbüttel 2.10. p. R. t. Hook of Holland.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Beachy Head 26.9.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Port Said 1.10. til London.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Køge 30.9.

K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. Holtenau 2.10. p. R. t. Rogvaleniemi.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Boness 2.10.
 s.s. *Karla*, afg. Great Yarmouth 30.9.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 2.10. til Rotterdam.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Menstad 25.9. til Montreal.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Muroran 20.9.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

ANTWERPEN

**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**
SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN
Agent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

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

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«
Direktør: J. BURGER
Telegram-Adr.: Rotterdam Telefoner Nr.:
Sleepmaas Terwenakker, 14-15 8128-8148
BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST
Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amallegade 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, Bentley.

ROTTERDAM

GHEENT

INTERNATIONAL STEVEDORING
**ALFRED MUNTE
HAMBURG**
STEINHOFT 9 · Tmeson-Adr.: "ALFMUNT"
Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

JOHN P. BEST & CO.
GHEENT
ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN
Skibsmæglere · Befragtere
KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

HAMBURG

MONTREAL

JENS JØRGENSEN & C^o
RIGA
SKIBSHANDLER
ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER
Eneste danske Skibshandler i Riga.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956
SENDEL & GORDON
SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE
21, DUKE STREET,
MONTREAL
FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

RIGA

NR. SUNDBY

J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER
Prins Hendriksgade 57
Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410
Telegr.-Adr.: »Jesces«
PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AKTIESELSKABET
NØRRSUNDBY SKIBSHANDEL
Maskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.
NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

AMSTERDAM

HELSINGFORS

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
Telegram-Adr.: »ASSOCIATION» Hovedkontor: HELSINGFORS Coder: SCOTT'S & WATKINS'

<p>MEDLEMMER: Kolvisto (Björkö) ... W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. do. ... Seppinen & Co. Stevedores do. ... Karelia Stevedoring Co. O.Y. Trångsund ... A.B. The Federations Stevedore do. ... W. A. Mäkelä Stevedore O.Y. Wiborg ... V. Sandholm & Co., Ltd. Fredrikshamn ... Blomberg & Co. A.B. Kotka ... Björklund & Co. A.B. Lovisa ... Lovisa Stevedoring Co. Helsingfors ... A.B. Edv. Björklund O.Y. Sörnäs ... A.B. Edv. Björklund O.Y. Ekenäs ... Ekenäs Stevedoring O.Y. Hangö ... A.B. Hangö Stevedoring O.Y. Åbo ... O.Y. Newstevedoring, Ltd. Nystad ... Nystad Wood Export & Stevedoring Co. Raumo ... Wess & Lundberg O.Y. Räsö & Mäntyluoto ... O.Y. Wahlroos Brothers Ltd. Kristinestad ... Lindqvist & Co. Raskö ... Lindqvist & Co. Wasa ... A.B. Victor Ek O.Y. do. ... Merivälitys Osakeyhtiö. Jakobstad ... The Association Stevedoring Co., Ltd. Gamla Karleby & Yxpilä ... Stuvarebolaget do. do. ... The Association Stevedoring Co., Ltd. do. do. ... Himango-Yxpilä Skeppsstuveri. Müllersvik ... Stuvarebolaget do. do. ... The Association Stevedoring Co., Ltd. do. do. ... Himango-Yxpilä Skeppsstuveri. Himango ... Stuvarebolaget do. do. ... The Association Stevedoring Co., Ltd. do. do. ... Himango-Yxpilä Skeppsstuveri. Brahestad ... The Association Stevedores. do. do. ... F. Thompson Uleåborg ... Stuvarebolaget Haukipudas ... Stuvarebolaget Kemi ... S. R. Bygglin do. do. ... Stuvarebolaget Torneå ... Torneå Stevedoring Co.</p>	<p>Telegr.-Adr.: »Mittler« »Mannola« »Karelia« »Sohn« »Mittler« »Sandholm« »Blomberg« »Edvbjörklund« »Association« »Edvbjörklund« »Edvbjörklund« »Edvbjörklund« »Edvbjörklund« »Edvbjörklund« »Newstevedoring« »Export« »Wass« »Wahlbroos« »Lindqvist« »Lindqvist« »Victorek« »Merivälitys« »Association« »Prompt« »Stowing« »Speed« »Prompt« »Stowing« »Speed« »Prompt« »Stowing« »Speed« »Despatch« »Thompson« »Prompt« »Prompt« »Bygglin« »Prompt« »Stevedoringco«</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Raumo 30.9.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Zaandam 25.9.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Frederica-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Norfolk Va 21.9.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Bristol 24.9.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Lizard 29.9. p. R. t. Australien.

L

s.s. *Lifland*, Rasmussen, ank. Danzig 2.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. West Hartlepool 2.10.
 s.s. *Lillian*, ank. Bargan 1.10.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Kbhvn.-Limfjordsstationerne Rut.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Halifax 3.10. til New York.
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kieler Kanal 4.10. p. R. t. London.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 24.9. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Falk, ank. Bordeaux 2.10.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbhvn. 16.9. til Boston.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Emden 3.10.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Stettin 17.9.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rotterdam 25.9. til Las Palmas.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Marie*, afg. Stettin 5.10.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 2.9.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Königsberg 20.9.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. San Nicolas 30.9.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 27.9. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Middelhavet*, Duysen, ank. Glasgow 27.9.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Lissabon 1.10. til Kbhvn.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stège og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *Nancy*, pass. Cuxhaven 29.9.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Schiedam 2.10.
 s.s. *Nautik*, afg. Hernøsand 2.10.
 s.s. *Neptun*, ank. Glasgow 3.10.
 s.s. *Nerma*, afg. Sousse 4.10.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Buenos Aires 3.10.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Kotka 4.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Kings Lynn 1.10. til Kotka.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Rotterdam 3.10.
 s.s. *Normandiet*, Haurse Petersen, ank. Ridham Dock 30.9.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Liverpool 9.9.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Nordenham 28.9.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Kbhvn. 4.10. til Gøteborg.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Himango 2.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 28.9.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Port Said 1.10.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Dover 19.9. p. R. t. Christobal.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland 29.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. New Orleans 29.9.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Singapore 28.9. til Suez.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Jakobstad 2.10. til Rotterdam.
 s.s. *Primula*, Rindby, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlø, ank. Methil 30.9.

R

s.s. *Randi*, afg. London 4.10.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, pass. Las Palmas 16.9.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Dok i Frederikshavn siden 11.9.

s.s. *Roma*, afg. Borgå 3.10.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Bremen 4.10.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Danzig 27.9.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rut.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Nørre Sundby 4.10. til Struer.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 29.9.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 1.10.
 m.s. *Siam*, Heindam, afg. Penang 17.9. til Suez.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Horsens 4.10. til Odense.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. West Hartlepool 28.9.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Sundsvall 28.9.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hull 28.9.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Uleåborg 30.9.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. London 1.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 28.9.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Liverpool 2.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Holtenau 3.10.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Kap Farvel 28.9.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Savannah 12.9. til London.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Usviken 3.10.
 s.s. *Stella*, ank. Bordeaux 4.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Jacobstad 29.9. til Grangemouth.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 3.10.
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Rotterdam 30.9. til Trångsund.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Rotterdam 2.10. til Kotka.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Emden 27.9.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New Orleans 1.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taaenborg*, Hansen, ank. Liverpool 27.9.
 s.s. *Taaenholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 4.10. til Manchester.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 8.9. til Esbjerg.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 4.10.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, oplagt
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 29.8. til Tanger.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. St. Thomas 28.9. til Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Hook of Holland 4.10.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Kbhvn. 2.10. til Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Makslahti 30.9. til Rotterdam.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 5.10. til Ghent.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 4.10. til Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Cardiff 25.9.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Antwerpen 1.10.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Leningrad 28.9. til West Hartlepool.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 28.9.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Antwerpen 3.10.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Tunas de Zaga 2.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Houston 2.10. til Danmark.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Boulogne 8.9.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 27.8.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Antwerpen 19.9. til Baltimore.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Antwerpen 4.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Horta 2.10.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Yxpila 30.9.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & 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 T.

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s.s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Vaxo«.

Vickers Stærnersolie Neox og Neox D.

DEN

**KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERT · 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



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE

GRUNDLAĞT 1848

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

KIEL · KANAL

(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.

RENDSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:

»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE. BALTIC CODE.

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der dokkesættes i Selskabets udre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: **R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet **BOTNIA**, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 · Telegr.-Adr.: Privatbank

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: »Hamdresche«

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.

Pris £ 0.13.0 portofri

Udgiver:

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 42

FREDAG · 15. OKTOBER 1926

33 · AARG

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

SKIBSFARTEN KLAGER OVER AARHUS HAVN

Vor Kritik af Aarhus Havn, som vi offentliggjorde paa denne Plads for nogle Uger siden, er blevet efterfulgt af mange Klager over forskellige utilbørlige Tilstande og Forhold i denne Havn.

Skibsfarten er navnlig utilfreds med Bugserings-Monopolet, der som alle Monopoler er et Onde, fordi det udelukker den bedste og mest naturlige af alle Regulatorer: den frie Konkurrence. Klagerne over dette særlige Monopol har forøvrigt været talrige, lige siden Aarhus Havneudvalg ved de behændige Manipulationer, som vi her udførligt har gjort Rede for, løb om Hjørnerne med Ministeriet for Offentlige Arbejder og sikrede sig det Monopol, som Ministeriet kort Tid iforvejen havde nægtet det. Forgæves har Skibsfartens Organisationer klaget over dette Forhold baade direkte til Havneudvalget og til Regeringen; det usømmelige Monopol opretholdes vedblivende. I hvor høj Grad faar man et levende Indtryk af igennem følgende Klage, som en anset Skibsfører har fremsendt. Han laa i Slutningen af August med sit Skib paa 7,500 Tons d.w. i Aarhus Havn parat til at sejle. Det blæste en frisk Kuling med Byger. Grundet paa de vanskelige Besejlingsforhold i Aarhus Havn for saa stort et Skib i Ballast og med Henblik paa et større Havari, som samme Skib havde tilføjet nogle ved Molen beliggende Fartøjer under lignende Vejrforhold, rettede han Henvendelse til Havnevæsenet om at have begge de to store Slæbebaade *Hermes* og *Aros* klar til at assistere Skibet ud af Havnen. Der blev imidlertid svaret fra Havnekontoret, at det lod sig ikke gøre, da *Hermes* laa uden Damp og skulde have 24 Timer til Opfyring, for hvilket Skibet maatte betale 50 Kr. ekstra. Al den Assistance man havde at tilbyde os, var foruden *Aros* paa 150 H.K. kun Motorbaaden *Ara* med ca. 50 H.K. Taksten for Bugsering af paagældende Skib er 135 Kr. pr. Baad, hvad enten man faar *Ara* eller *Hermes*. Det er maaske en passende Betaling for *Hermes*, som kan udføre et Stykke Arbejde, men sandelig ikke for en Baad som *Ara*. Til alt Held flovede Vinden af i Dagens Løb, men var det vedbleven med at blæse, maatte vi have ventet indtil *Hermes* havde faaet Damp op, med andre Ord til næste Dag.

Det er selvfølgelig meget at beklage, at en Havn som Aarhus — der jo har Betingelser for at blive Emporium for et meget stort Stykke af Jylland — ikke har mere Interesse af at sørge for de Skibe, der benytter den. Men maaske skal der et større Havari til, før det Aarhus Havneudvalg rystes ud af sin Ligeegyldighed og utidige Sparsommelighed.

Ligeledes har vi modtaget et Utal af Klager over de store Havneafgifter i Aarhus Havn, og da navnlig over den himmelraabende Meningsløshed, at Havneafgiften betales for hele Ladningen, selv om kun en ringe Del af den skal udlosses i Aarhus. Vi har foran os et Par konkrete Tilfælde, der paa særdeles vel-

talende Maade illustrerer denne Meningsløshed. Lad os begynde med den eneste Undtagelse, hvor Aarhus Havn virkelig er billigere end København. Et bestemt Skib paa ca. 5,840 Tons lastende ca. 12,000 Tons Bønner betalte med Losning af fuld Ladning i Havneafgifter i København (15 Øre pr. Netto Register Ton plus 20 Øre pr. Vægt Ton losset) ialt 3,276 Kr.; i Aarhus 2,921 Kr. Men losser samme Skib kun de 6,000 Tons i Aarhus, betaler Skibet ligefuldt 2,921 Kr. i Havneafgifter, og losser det kun de 3,000 Tons i Aarhus, betales ligefuldt 2,921 Kr. Derimod betales kun 2,076 Kr. for de 6,000 Tons i København og kun 1,476 Kr. for Losningen af 3,000 Tons, i sidste Tilfælde altsaa dobbelt saa meget i Aarhus som i København. Tror Aarhus Havneudvalg virkelig, at dette er Vejen til at gøre Aarhus til en Storhavn?

Ogsaa Lodspengene i Aarhus Havn er Genstand for megen og berettiget Kritik, der paa alle Punkter viser, hvor berettiget og hvor nødvendigt det er at drage disse Forhold frem i Offentlighedens Dagslys. Lodspengene beregnes i Aarhus efter Tonnagen alene, uanset altsaa om Skibet har fuld eller delvis Last. Der burde sættes en Maksimumtakst.

Det er uafvigelig nødvendigt, at Ministeriet skrider ind og kræver Ændringer af disse Forhold. For det nytter næppe at appellere mere til Havneudvalget. Det sidder alle slige Henvendelser overhørigt. Det gælder selvfølgelig ikke for Aarhus alene. Den samme kortsynede Politik er dominerende i de allerfleste Provins-havne. Hvad der tydeligt fremgik paa Delegeretmødet, som Sammenslutningen af danske Havne afholdt i Odense den 11. Oktober. Paa dette vedtoges »under Hensyn til Havnenes Økonomi, at der ikke kunde finde Nedsættelse af Taksterne Sted i indeværende Takstperiode, idet man ikke ønsker, at Havnenes eventuelle Underskud skulde udredes af Havnebyernes Skatteydere«. Denne Vedtagelses Begrundelse er korrekt for nogle af de Havnes Vedkommende, der paa Trods af al sund Sans udvidede og uddybede for at lave sig til Verdenshavne. Men i Ly af denne halve Sandhed vedbliver de andre Havne, der ikke har forbygget sig, at skære en meningsløs bred Rem af Skibsfartserhvervets Ryg — hvad de her i Bladet offentliggjorte Havneregnskaber tilfulde beviser.

Den Form for Udplyndring vil hverken den danske eller internationale Skibsfart finde sig i. Det er sikkert i Havnenes egen Interesse, at dette System ophører, inden der tages alvorlige internationale Forholdsregler imod dem.

YDERLIGERE TILBAGEGANG I SKIBSBYGNINGEN

Lloyd's Registers Skibsbygnings-Beretning for det LKvartal, der sluttede den 30. September, og som offentliggøres i Dag viser, at den samlede Verdens-Tonnage under Bygning andrager 1,850,697 Tons, eller omtrent 120,000 Tons mindre end det foregaaende Kvartal og 1,595,861 Tons mindre end i det Kvartal før

Krigen, der satte Rekord, nemlig Kvartalet, som sluttede den 30. Juni 1913, med 3,446,558 Tons.

I Øjeblikket er der under Bygning i hele Verden 23 Skibe mellem 10 og 20,000 Tons hvert og 11 Skibe paa 20,000 Tons eller mere. 14 af de 23 og 3 af de større Skibe bygges i Storbritannien og Irland.

De samlede Tal for Skibsbygningen omfatter 39 Dampskibe og Motorskibe paa over 1,000 Tons hvert og med en samlet Tonnage af 251,933 Tons for Transport af Olie i bulk. Af disse Tankskibe bygges 14 med en samlet Tonnage af 87,380 Tons i Storbritannien og Irland og 10 med en samlet Tonnage af 62,360 Tons i Holland.

Under Bygning i Storbritannien og Irland er der 774,797 Tons eller 66,541 Tons mindre end i Slutningen af Juni 1926 og henved 234,000 Tons mindre end der var under Bygning for et Aar siden. Den Tonnage, paa hvilken Arbejdet var suspenderet ved Afslutningen af September 1926 andrager 107,498 Tons, hvilket er omtrent 26,000 Tons mere end i Slutningen af September 1925.

Tallene er for Storbritanniens Vedkommende i Øjeblikket lavere end nogensinde siden Juni 1909, og er 1,115,000 Tons lavere end Gennemsnittet for Tonnage under Bygning i Aaret umiddelbart før Krigen, d. v. s. 1,890,000 Tons.

For den i Kvartalets Løb paabegyndte Tonnage er Nedgangen enorm, idet den kun andrager 68,327 Tons mod 168,483 Tons i andet Kvartal 1926. Den af Stabelen løbne Tonnage i tredje Kvartal andrager 207,741 Tons, hvilket er 36,016 Tons mere end i de foregaaende tre Maaneder.

Den samlede Tonnage af Handelsskibe under Bygning i andre Lande, 1,075,900 Tons, er henved 53,000 Tons mindre end ved Udgangen af Juni i Aar.

Den Tonnage, der er under Bygning i andre Lande end Storbritannien og Irland, andrager 301,103 Tons mere end den Tonnage, der er under Bygning i Storbritannien og Irland. Tallene for de førende fremmede Lande er: Italien 278,764 Tons, Holland 160,604 Tons, Frankrig 134,985 Tons, Tyskland 127,321 Tons, de Forenede Stater 119,723 Tons, Rusland 48,920 Tons, Sverige 45,157 Tons og Danmark 41,923 Tons.

Beretningen viser, at der blev paabegyndt 200,027 Tons i fremmede Lande i sidste Kvartal og søsat 178,821 Tons, en Stigning, hvad den paabegyndte Tonnage angaar sammenlignet med det foregaaende Kvartal af 36,794 Tons og en Nedgang i den søsatte Tonnage af 25,243 Tons.

Tonnagen af Skibe under Bygning i Øjeblikket hele Verden over, som skal forsynes med Motor, andrager 869,509 Tons, medens den under Bygning værende Dampskibstonnage andrager 953,199 Tons. Motortonnagen andrager saaledes nu næsten 91¼ pCt. af Dampskibstonnagen, hvilket viser den mægtige Udvikling, der finder Sted med Hensyn til Antagelsen af dette System som Drivkraft.

Ved Udgangen af September var der i Storbritannien og Irland under Bygning 272,606 Tons Motorskibstonnage, hvilket er 54.5 pCt. af den under Bygning værende Dampskibstonnage.

I Danmark, Holland, Italien og Sverige overstiger den under Bygning værende Motorskibstonnage langt Dampskibstonnagen. Det samlede Tal for disse fire Lande er for Dampskibe 112,700 Tons og for Motorskibe 411,808 Tons. Tallene for hele Verden omfatter 35 Motorskibe fra 6-10,000 Tons, 4 fra 10-15,000 Tons og 3 fra 15-24,000 Tons samt 1 paa omtrent 33,000 Tons.

SUBVENTIONERET SKIBSFART

Skibsredere er altid forbausede, naar der fremsættes Forslag om Skibe med større Hastigheder end de, Rederne efter egne Erfaringer har fundet økonomi-

ske, og det Forslag, som Sir *Thomas Clements* har skitseret for hurtige Skibe paa Ruterne mellem de forskellige Dele af det britiske Rige, behandles i Skibsfartskredse med ret stor Skepsis. Sir Thomas foreslaar Skibe med en Hastighed paa 21 Knob eller mere, samt at det anslaaede Tab paa Driften, 3 Millioner Pund Sterling, bæres af Koloniregeringerne og den engelske Regering i Fællesskab. Rederne er tilbøjelige til ud fra deres eget Kendskab til Omkostningerne ved Bygning af langsommere Skibe at stille sig tvivlende overfor den anslaaede beskedne Bygningssum af 12 Millioner Pund Sterling for 18 Skibe og betvivler, at disse Skibe altid vil løbe med fuld Last, naar saa mange Redere i Øjeblikket vilde være forholdsvis tilfredse, hvis de gennemsnitlig havde 50 pCt. af deres Lasterum optaget. Disse Vanskeligheder, siges der, vil være særligt fremtrædende i Farten paa Australien.

Times gør imidlertid opmærksom paa, at Omkostningerne ved Hastighed paa denne Rute er en meget alvorlig Ting, der altid har afholdt Rederne fra at bygge Skibe saa hurtige, som det er gennemførligt paa andre Ruter. Kendskab til disse Vanskeligheder og den Skæbne, lignende Foretagender har haft, bevirker at man i Skibsfartskredse er tilbøjelig til at mene, at der maa gives langt mere indgaaende Besked, før man kan finde et overfladisk set tiltalende Projekt gennemførligt.

DEN SORTE VINTER

For tre Uger siden pegede vi i disse Spalter paa den Fare, som den engelske Kulstrejke frembød for hele det danske Samfund, og vi spurgte ved den Lejlighed, om man i ansvarlige Kredse havde taget de nødvendige Skridt til at afværge Strejkens allerværste Konsekvenser.

Fra ansvarlig Side imødegik man nærværende Blads »overdrevne Sortsyn«. Man benægtede dog ikke de kedelige Fakta, at Danmark i Øjeblikket praktisk talt er ude af Stand til at købe en Skovfuld polske eller tyske Kul, selv om vi vilde betale de opskruede Priser, som disse Kul holdes i. Man hævdede derimod, at man vedblivende kunde faa amerikanske Kul, og at den engelske Kulstrejke efter alt at dømme meget snart var ovre.

Med Hensyn til amerikanske Kul har vi modtaget telegrafisk Underretning, at engelske Ordre er talrigere end nogensinde, og at Syd Amerika, som længe har afholdt sig fra at købe store Kvantiteter, fordi man der stadig haabede paa billige engelske Kul, nu har været nødsaget til at placere mægtige Ordre i Staterne, og at vor Bemærkning om, »at det maaske allerede nu er tvivlsomt, om vi kan købe amerikanske Kul til nogenlunde hurtig Levering« var fuldstændig korrekt. Hvad angaar den engelske Kulstrejkes Ophør, saa er Udsigterne langtfra lyse. Ganske vist har hele den engelske Presse lige fra Kulkonfliktens første Dag fortalt, at Strejken ikke kunde vare længe, og at Minearbejderne i store Mængder nægtede at følge Førerne og gik i Arbejde igen. Derved er den offentlige Mening Verden over ført bag Lyset — for en Kendsgerning er det, at idag arbejder kun ti Procent af de engelske Minearbejdere.

Situationen er derfor grumme alvorlig, og sikkert alvorligere end i andre Lande, da vi i Modsætning til disse intet har gjort for at afværge Strejkens allerværste Konsekvenser.



PRØVETUR MED M. S. „LIONEL“ FRA ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

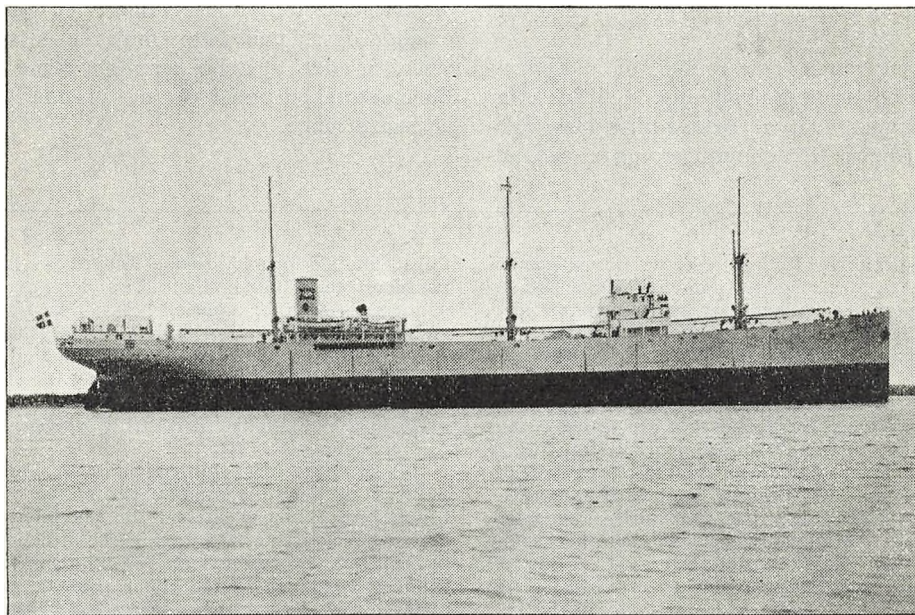
Ovennævnte Skib er efter vellykket Prøvetur, der fandt Sted den 5. ds., afleveret til Rederiet Dampskibsselskabet »Østlandet«, Oslo. Det er et Last-Diesel-motorskib med følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem P. P.	375' 6"
Bredde moulded	52' 3"
Dybde moulded til Hoveddæk	27' 6"
Dybde moulded til Shelterdæk	36' 0"

Skibets Bæreevne er ca. 8,825 Tons d.w. paa et Dyb-gaaende af ca. 26' 6.7/8", og Kubikindholdet af Last-

Salonhuset anbragt, ovenover hvilket Kaptajnshuset er bygget, og herover igen findes Bestikhus inddelt i Bestiklukaf og Styrehus. Mellem Nr. 4 og 5 Luge paa begge Sider af Casingen over Motorrummet er bygget Staalhuse, der afgiver rigelig og smukt udstyret Beboelse for Officererne. Lukafer for Mandskabet er indrettet agter under Shelterdækket i Tomandskamre.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. 6-cyl. 4-takts Diesel-motorer af Burmeister & Wain's originale Pabrikat, tilsammen i Stand til under normal Gang i Søen ved-



rummene udgør ca. 457,000 cubic feet grain. Skibet er bygget til højeste Klasse i Norsk Veritas + 1.A.1. som closed Shelterdecker. Skibet har 5 store Luger og er forsynet med elektrisk Ankerspil samt 10 elektriske Spil, hvoraf 2 Forhalingspil, alle leveret fra Thomas B. Thrige, Odense. Skibet har 10 Bomme for 4 Tons Løft og 1 Bom for 15 Tons, og er desuden udstyret med elektrisk Styremaskine, elektrisk Lys, Fryseanlæg for Proviant, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, samt traadløs Telegraf.

Paa Shelterdækket mellem Nr. 2 og 3 Luge er

varende at udvikle ca. 2,350 i.h.k., der skulde give Skibet en Fart af ca. 10½ Knob lastet. Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af ca. 12½ Knob. Hjælpe-maskineriet bestaar af 1 Stk. 2-cyl. Dieselmotor paa 100 e.h.k. og 2 Stk. 1-cyl. Dieselmotorer hver paa 50 e.h.k.

I Prøveturen deltog Hr. Skibsreder *Alf Mohn*, Reder for Dampskibsaktieselskabet »Østlandet«, med forskellige Gæster, endvidere Hr. Ingeniør *Conradi*, Oslo, Rederens tekniske Konsulent, samt Repræsentanter for Klassen, Norsk Tilsyn og Burmeister & Wain.

SØENS FOLK OG DE SMITTEFARLIGE KØNSSYGDOMME

Bekæmpelsen af de smittefarlige Kønsygdomme betragtes i vore Dage som en af Samfundets vigtigste Opgaver paa Sygdomsbekæmpelsens Omraade. Krigs- og Efterkrigstidens abnorme Forhold medførte en saa foruroligende Stigning i Hyppigheden af disse Sygdommes Forekomst, at det har været nødvendigt at sætte alle Kræfter ind paa deres Bekæmpelse. Denne Kampagne, under hvilken Myndighederne — især naar det har drejet sig om Udbredelse af Oplysninger paa dette hidtil ret forsømte Omraade — i mange Lande er blevet virksomt bistaaet af forskellige filantropiske og sanitære Organisationer, er blevet sat ind paa flere forskellige Punkter (Ydelse af Lægehjælp o. l., Lovgivning, Oplysning o. s. fr.) og ikke mindst i Betragtning af Lægevidenskabens seneste Fremskridt, synes man nu berettiget til at haabe paa, at Arbejdet med Bekæmpelsen af de veneriske Sygdomme i det mindste i Europa snart skal faa rigtig Vind i Sejlene.

En verdensomfattende statistisk Undersøgelse, der for ganske nylig er blevet afsluttet af »Union internationale pour la lutte contre le péril vénérien« viser dog med Tydelighed Nødvendigheden af at fortsætte og videreudvikle Arbejdet efter internationale Linjer for at raade Bod paa en Tilstand, der i mange Lande maa betegnes som yderst alvorlig.

Det er næppe paakrævet her at redegøre for de veneriske Sygdommes Virkninger i patologisk og social Henseende: Nedsættelse af Befolkningens fysiske og intellektuelle Standard, Degeneration, tidlige Dødsfald, barnløse Ægteskaber, Forøgelse af Samfundets uproduktive Udgifter o. s. v. Det behøver næppe heller at fremhæves, at Virkningerne af disse

Sygdomme er særlig skæbnesvangre for Arbejderklassen.

Der findes imidlertid en Kategori af Arbejdere, der ganske særlig trænger til Beskyttelse mod disse Farer, nemlig Søfolkene, hvis omflakkende Tilværelse og ejendommelige Bolig- og Leveforhold om Bord gør dem særlig udsatte for venerisk Smitte. Naar en Sømand paadrager sig en smitsom Kønsygdom, er det svært at sikre ham den nødvendige Kontinuitet i Sygdomsbehandlingen, og Faren for, at han yderligere skal sprede Smitten baade om Bord og blandt Befolkningen i Havnebyerne er derfor stor.

International Aktion nødvendig.

Disse Omstændigheder og især Erkendelsen af den absolute Nødvendighed af en international Aktion paa dette Omraade fik den internationale Arbejdskonference i Genua i 1920 (der udelukkende beskæftigede sig med Sømandsspørgsmaal) til at vedtage en særlig Resolution angaaende Spørgsmaalet om Bekæmpelsen af veneriske Sygdomme blandt Søfolk. Konferencen anmodede Folkeforbundet og Det internationale Arbejdsbureau om at iværksætte de fornødne Foranstaltninger til Støtte for Bekæmpelsen af disse Sygdomme, og for deres Behandling i Havnebyerne. Endvidere i Henseende til at faa veneriske Sygdomme optaget blandt de Sygdomme, for hvilke Sømand skal have Adgang til at faa vederlagsfri Medicin og Behandling, til at skaffe Sømanden de nødvendige Oplysninger paa det paagældende Omraade og til at skabe Mulighed for, at Sømandene faar Adgang til Rekreation, naar de kommer i Land i fremmede Havne.

(Fortsættes Side 690).

DET TYSK - RUSSISKE BEFRAGTNINGS- OG TRANSPORTSELSKAB „DERUTRA“

V i bragte forleden en Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Hamborg om den russiske Regerings Overtagelse af »Derutra«, og har nu fra det danske Generalkonsulat i Leningrad modtaget en bekræftende og supplerende Meddelelse herom.

Generalkonsulatet indberetter nemlig til Udenrigsministeriet, at det tysk-russiske Befragtnings- og Transportselskab »Derutra« fra 1. Januar 1927 vil blive opløst, idet den russiske Regering ikke har ønsket at forlænge den Koncession, i Henhold til hvilken Selskabet arbejder, og som udløber paa ovennævnte Tidspunkt.

Den Ret, som »Derutra« i de første Aar af Koncessionens Bestaaen havde til Befragtning, blev lidt efter lidt berøvet Selskabet, idet al Befragtning blev henlagt under Regeringens Fragtkontorer, og efterhaan-

den som Regeringen organiserede sine egne Transportselskaber, blev »Derutra«s Arbejdsfelt yderligere indskrænket.

Koncessionens Forlængelse under de nuværende Forhold var saaledes næppe ønsket fra de tyske Interessenters Side, saa meget mere som Samarbejdet mellem Selskabets tyske og russiske højere Personale foregik paa utilfredsstillende Maade og var forbundet med uforholdsmæssigt store Omkostninger.

Det føles dog fra tysk Side som en Skuffelse, at Bestræbelserne for at etablere et tysk-russisk Samarbejde ogsaa paa dette Omraade er strandet, og det viser sig atter, at Arbejdsmulighederne for udenlandsk Foretagsomhed under det nuværende Regeringssystem er saare ringe.

(Fortsat fra Side 689)

I Tilslutning til denne Resolution udsendte Det internationale Arbejdsbureau til Regeringerne i de forskellige Søfartslande, samt til de vigtigere nationale og internationale Reder- og Sømandsorganisationer en Anmodning om Oplysninger angaaende de af de paagældende Lande vedtagne eller planlagte Foranstaltninger til Bekæmpelse af disse Sygdomme. Paa Grundlag af disse Oplysninger, der blev kompletteret og ført à jour gennem andelsteds fra indhentede Oplysninger, har Arbejdsbureauet ladet udarbejde en Rapport*), der forelaa færdig ved den i Sommer afholdte 9. internationale Arbejds-konference (der ligesom den allerede omtalte Konference i Genua i 1920 tog specielt Sigte paa Sømandsspørgsmaalet). Denne Rapport giver i sammentrængt Form en fuldstændig Oversigt over de forskellige Foranstaltninger, der — saa vel af de enkelte Lande som internationalt — er vedtaget paa dette Omraade.

Det fremgaar af denne Oversigt, at ikke alle søfarende Lande har været i lige Grad opmærksomme paa de Farer, som de veneriske Sygdomme indeholder, og Rapporten understreger kraftigt, at paa dette Omraade kan Foranstaltninger, der er begrænset til de enkelte Lande, aldrig paaregne mere end relative Resultater; kun en international Aktion, en samtidig Indsats af alle Kræfter efter en fælles Plan kan føre til absolute Fremskridt. Baade med Hensyn til forebyggende og helbredende Foranstaltninger gælder det, at de overalt ensartede Forhold kræver ensartede Metoder. Udviklingen maa derfor medføre, at de Bestræbelser, som nu udfoldes i de fleste Lande, en Dag kommer til at finde et fælles Udtryk i en Overenskomst om Indførelse af ensartede Metoder til Bekæmpelse af Kønssygdomme. Det er Arbejdsbureauets Tanke, at den nu udsendte Rapport, der er tilstillet Regeringer samt Sømands- og Rederorganisationer i alle Verdens Søfartslande, skal vække Opmærksomheden for dette Spørgsmaal og for Tanken om Vedtagelsen af en saadan Overenskomst.

Røde Kors Stationer i alle Havnebyer.

Arbejdsbureauet har ogsaa søgt at berede Vejen for en international Aktion paa dette Omraade ved at indlede et Samarbejde ikke blot med Folketorbevandets hygiejniske Afdeling, men ogsaa med andre offentlige og private Organisationer, der har dette Spørgsmaal paa deres Program. Saaledes var Bureauet repræsenteret ved sin Vicedirektør, Mr. Butler, paa den under det internationale Røde Kors' Auspicier i afvigte Sommer i Oslo afholdte Kongres til Fremme af Sø-

folks Sundhedsforhold. Denne Kongres — til hvilken Initiativet blev taget af norske Røde Kors, der i øvrigt ved Oprettelse af Lægestationer for Sømand i 20 norske Havne har udført et vigtigt Pionerarbejde — vedtog en Resolution, der betoner Nødvendigheden af en videre Udvikling af det Arbejde for Sømandenes Sundhed, der i de sidste Aar er foregaaet i visse Lande og fremfor alt Oprettelse i alle Verdens Havnebyer af Røde Kors-Stationer, der er tilgængelige for Søfolk af alle Nationaliteter.

Resolutionen indeholdt endvidere et Forslag om Nedsættelse af en Komité (Standing Committee on the Welfare of Seamen) med Repræsentanter for Det internationale Arbejdsbureau, Folketorbevandets hygiejniske Afdeling og andre i de paagældende Spørgsmaal interesserede internationale Organisationer. Komitéen skulde kunne paabyde sagkyndige Undersøgelser i visse Spørgsmaal vedrørende internationale Foranstaltninger for forbedret Lægehjælp til Sømand, samt vedrørende sanitære og sociale Velfærdsforhold om Bord og i Havnene.

Om dette sidste Spørgsmaal holdt Direktør Salvesen i Norsk Rederforbund (i Kongressen deltog Repræsentanter for de norske Redere samt for Skibsofficers- og Sømandsorganisationerne, ligesom ogsaa Sømandenes internationale Organisation, J.T.F., var repræsenteret) et bemærkelsesværdigt Foredrag. Direktør Salvesen fremkom med en indgaaende Redegørelse for den Undersøgelse, som med Bistand bl. a. af de norske Konsularmyndigheder er foretaget af den af Den internationale Arbejdsorganisations raadgivende Søfartskommission i Fjor nedsatte Underkommission (bestaaende af Direktør Salvesen som Repræsentant for Rederne og den engelske Sømandsorganisations Formand, Havelock Wilson, som Repræsentant for Søfolkene) samt for det Fællesforslag til Foranstaltninger til Afhjælpning af de ved Rapporten konstaterede Misforhold, der i Forbindelse med dens Fremsættelse paa den sidste internationale Arbejdskonference blev fremsat i Forening af de norske og kanadiske Rederrepræsentanter og den franske Sømandsrepræsentant. Arbejdskonferencen vedtog i Tilknytning hertil en Resolution, indeholdende dels en Anmodning til Arbejdsbureauet om at fortsætte Undersøgelserne over Søfolkens sociale Forhold i Havnebyerne samt om at henlede Regeringernes Opmærksomhed paa den nævnte Rapport, dels en Opfordring til Arbejdsbureauets Styrelsesraad til at overveje Mulighederne for at optage det paagældende Spørgsmaal paa en af de nærmest følgende Konferencers Dagsorden, for om muligt at faa tilvejebragt en international Rekommandation paa dette Omraade.

*) Protection of the Health of Seamen against Venereal Disease. Genève 1926. Pris 1 sh. Foreligger ogsaa paa Fransk.

JERNBANETAKSTERNE

V i har tidligere paatalt den unfair konkurrence, som Statsbanerne paafører navnlig den mindre Sejlskibs fart her i Landet som Følge af den privilegerede Stilling de som Statsvirksomhed indtager.

Paa et Møde, som Foreningen »Næringsdrivendes Værn« forleden afholdt i København indledede Sekretæren i Sejlskibsrederi-Foreningen for mindre Skibe, Translatør L. Rasmussen, Svendborg, og gjorde herunder de samme Synspunkter gældende, som vi ved tidligere Lejlighed. Translatør Rasmussen udtalte bl. a.:

Banerne arbejder nu energisk og ikke uden Held paa at slutte Fragtaftaler med Vareforsenderne paa den Maade, at for de Firmaer, der kan og vil forpligte sig til at forsende en vis Mængde Varer med Banerne, nedsættes Fragterne med visse Procent, helt op til 33 pCt.

Og det er denne Fremgangsmaade, vi finder forkastelig.

For det første kan denne Fragtnedsættelse jo kun komme de større Firmaer til Gode, thi kun de kan

(Fortsættes Side 694).

DANSK-PORTUGISISK DEKLARATION OM SKIBSMAALINGS-CERTIFICATER

Under 7. November 1925 er der i København mellem den danske og den portugisiske Regering blevet undertegnet og udvekslet følgende Deklaration:

I Betragtning af at den portugisiske Lov af 5. Juli 1924 vedrørende Maaling af Handelsskibes Tonnage er identisk med Bestemmelserne i »Merchant Shipping Acts« (1894-1907), og i Betragtning af at det i Danmark anvendte System er identisk med det engelske System, saaledes at de i Danmark og Portugal brugte Fremgangsmaader til Bestemmelse af Skibsmaal er identiske med den engelske Fremgangsmaade, har den danske og den portugisiske Regering besluttet at afslutte en Overenskomst angaaende gensidig Anerkendelse af de i de respektive Skibes Papirer angivne

Skibsmaal, og har i den Anledning bemyndiget Undertegnede til at afslutte følgende Deklaration:

Art. I.

Der tilstedes danske Skibe, saavel Sejl- som Dampskibe, hvis Skibsmaal er fastsat i Overensstemmelse med Lov af 13. Marts 1867, Adgang til portugisiske Havne, og portugisiske Skibe, saavel Sejl- som Dampskibe, hvis Skibsmaal er fastsat i Overensstemmelse med Lovdekret af 5. Juli 1924, Adgang til danske Havne, uden nogen Ommaaling, idet de i Skibspapirerne angivne Maal betragtes som ækvivalente.

Art. II.

Nærværende Deklaration træder i Kraft umiddelbart efter dens Bekendtgørelse.

(sign.) C. Moltke.

(sign.) A. Ferreira d'Almeida Carvalho.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 12, Oktober 1926.

Meddelelserne fra England har været ret sparsomme paa det sidste, og det er ikke godt at vide, om ikke den ene Part, eller maaske begge, har løbet Linen ud, og nu bare venter paa, at en tredje Part skal komme og rage Kastanierne ud af Ilden. Ca. en Sjettedel af Minearbejderne er gaaet i Arbejde, efter hvad der siges, og daglig kommer flere til, men den ene Sjettedel kan ikke udvinde nok til Hjemmeforbruget, saa nogen Eksport kan der ikke blive Tale om. Alle Befragtere venter en følelig Nedgang i Raterne, naar Eksporten fra U.K. engang er begyndt, og det vil maaske slaa til i enkelte »trades«, men før Bunkerpriserne er kommen ned paa samme Niveau som før Striken, og før Ekspeditionerne bliver mere beregnelige, kan Skibsfarten ikke gaa med til en større Fragtreduktion.

La Plata betaler nu op til 37/6d. for prompt Tonnage, og hvis Baadene har haft 15/-, 16/- ud, bliver der et Overskud, men ikke overvældende, naar der regnes med, at en Rundrejse tager ca. 3½ Maaned.

I Kultransporten paa Nord-Amerika er der tjent forholdsvis mere, for de, som har været heldige, og i de korte Farvande bliver der ogsaa lidt tilovers, naar det gaar vel. Time-Charter i amerikansk Fart har betalt godt i den senere Tid, og Donau og Middelhavet er fastere, end det har været de 3 sidste Aar. Ligesom den engelske og amerikanske Handelsverden ser optimistisk paa Fremtiden, har Skibsfarten lige saa god Grund til at gøre det.

TRÆLASTMARKEDET

Fra de nordligste svenske og finske Havne er Raterne gaaet betydelig op siden sidste Uge. Prompte Baade har kunnet faa næsten hvad som helst. Haparanda/London har saaledes betalt 70/- netto, Yxpila/Hull 67/6d., Jacobstad/London 65/-, Skellefteå-Immingham 70/-, Uleåborg/Amsterdam 35.00 Hfl. og Torneå og Uleåborg-Amsterdam noterer 36.00/38.00, Haparanda/Preston 87/6d., Skellefteå/London 70/-. Det er rimeligt nok, at der maa betales gode Rater fra de nordlige Havne, og under 14 à 18 Arbejdsdage paa Lasteplassen for 1,000 Stdr. Baade bør der ikke regnes med nu paa denne Aarstid. Hertil kommer Isrisikoen for de Baade, som først kan ventes tillastet i Begyndelsen af November, Forsinkelser paa Grund af Taage o. s. v. Propslasterne fra Syd-Finland til Calais/Dunkerque/Ghent og andre Lossehavne er ikke rigtig fulgt med i Opgangen, og det er urimeligt at vente, at nogen Reder skal tage 40/-, 41/- for disse Laster nu. Hvorledes Markedet senere vil udvikles, bliver en anden Sag, og maa overlades til Tilfældet, men nogen rimelig Grund til at vente et meget svagere Østersø-

Marked den korte Tid, som er igen af Sæsonen, foreligger ikke.

Trælastmarkedet fra Canada er ualmindelig roligt, men med meget faste Rater.

KUL, KOKS ETC.

Stettin/Østkysten har taget mange Baade til ca. 13/6d. for 1/1,500 Tonnere, 11/6d. for lidt større Baade, og ned til 7/- for 5/6,000 Tonnere. Königsberg/Belfast 13/6d., Elben/Firth of Forth 7/9d. for 10,000 Tonner. Koks Rotterdam/Danske Havne er stadig i ca. 9/-, 9/6d. for 15/2,000 Tonnere og 12/- for smaa Baade. Koks Bremen/København betaler ca. 10/6, 11/-. Danzig/Göteborg/Kalmar range ca. 10/6d., 11/- for »handy size«. Der er mange Kul- og Koksletter i Markedet til Sverrig og Finland, Norge og Danmark fra alle kontinentale Udskibningshavne, men som Helhed staar de tilbudte Rater ikke i Forhold til andre Markeder. Ekspeditionerne kan være meget daarlige, Udgifterne er store, og sidst men ikke mindst sluger Bunkerkontoen Broderparten.

MIDDELHAVET ETC.

De udgaaende Kulfragter er langtfra tilfredsstillende. Under hele Striken i England har Opgangen været minimal, medens Udgifterne hele Tiden har været stigende. I de hjemgaaende Markeder ser der endelig ud til at kunne blive lidt Fortjeneste. Frugten fra Spanien noteres i 30/-, 32/6d. pr. 100 Cbf. for 100,000 Cbf. Baade. Oliekager fra Marseille til 3/4 svenske Havne betaler ca. 25/-. Susa/Neufahrwasser er gjort til 18/-; Sfax/Ghent 11/9d.; Tunis/Ipswich 15/-. Sortehavet og Donau er meget fast, især Donau, og 27/6d., 28/- Basis Kontinentet, 31/-, 32/- 3/4 danske Havne kan nu faas. Poti/p.p. Kontinent er sluttet til 19/6d. Alexandria/U.K. rapporterer ingen ny Slutning; sidst gjort til 22/6d.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Montreal er fast uden større Aktivitet. For barley til Bremen faas 22½ à 25 Cents; heavy grain Antwerpen/Rotterdam ca. 22 Cents; Vestitalien 27/28 Cents; Piræus 30 Cents. Til 2 Havne i Brasilien er betalt 31/6d. basis heavy grain. Kulbefragtinger fra Hampton Roads til U.K. er slappere, men 27/- ses opnaaet for Oktober Baad. De engelske Importører har indtaget en »wait and see« Politik, og det lader til, at de vigtigste Organisationer kan klare sig de første Maaneder fremover. Til Rosario er sluttet en Del til 25/- og 23/- Buenos Aires 26/-, 28/-; Vestitalien 6.50 Doll. og Øerne ca. 6.50 Doll. Korn fra Northern range betinger ca. 17 Cents Antwerpen/Rotterdam; 18 Cents Hamburg/Bremen, December Lastning, og en enkelt Kulladning

(Fortsættes Side 692)

E F T E R A A R S S T O R M E N

Den orkanagtige Storm, som de sidste Døgn har raset over Landet, medførte store Ødelæggelser i Havnene og langs Kysterne. Desværre meldtes der flere Strandinger og Forlis, hvorved danske Sømænd har sat Livet til. Færgeoverfarterne maatte indstille flere Ture, og Forsinkelserne var ret betydelige.

For Københavns Havns Vedkommende medførte Stormen en meget betydelig Stigning af Vandet uden dog at foraarsage nogen Ulykke.

En ny Storm i Vente.

Det lave Luftryk, der stod over Kattegat og Skagerrak Natten mellem Søndag og Mandag, er gaaet ud over Bottenhavet.

Rutebaadene.

De indenlandske Rutebaade var alle mere eller mindre forsinkede, men indkom alle i god Behold med Undtagelse af Bornholmerbaaden »Hejmdal«, der ikke kunde gaa ind i Rønne Havn Søndag Morgen, men anløb Allinge Red og landsatte Post og Passagerer der. Det er første Gang i Selskabets Historie, at Rutebaaden ikke har kunnet gaa ind i Rønne Havn paa Grund af Storm. »Frem«, der afgik fra København Søndag Aften, gennemførte Turen til Rønne. De udenlandske Rutebaade var alle forsinkede.

Strandinger og Søulykker.

»Galeasen »Marie« af Nakskov, Skipper *Johansen*, er Søndag Morgen ved 7½-Tiden strandet 1 km Nord for Gedser. Besætningen, 2 Mand, er reddet.

Under Stormen i Søndags er Skonnert »Anni« af Horsens og den tyske Galease »Irma Leonora« af Kiel strandet paa Nordvestsiden af Hjarnø. Besætningen befinder sig endnu om Bord.

Motorskibet »Ebbe« af Fredericia, tilhørende »Det forenede Oliekompani«, er strandet ved Hjarnø. Mandskabet er reddet. Skibet var tomt og paa Rejse fra Randers til Fredericia.

Tysk ballastet Skonnert »Troie« af Rostock er blevet slaaet i Stykker ved Reersø. Besætningen blev reddet ind paa Reersø.

LOSSETID I HAMBURG

Forordningen angaaende Lossetid i Hamborg er blevet ændret saaledes:

Under B. Damper slettes i højre Spalte Ordet »Korn« og i Stedet gøres følgende Tilføjelse til Paragraffen:

For Kornladninger i *bulk* gælder følgende Lossetider:

Indtil 1,000 Vægttons	2 Dage
— 2,000 —	3 —
— 3,000 —	4 —
— 4,000 —	5 —
— 6,000 —	6 —
— 8,000 —	8 —

og for hvert yderligere 1,000 Vægttons 1 Dag mere.

(Fortsat fra Side 691).

til Bordeaux pr. December er sluttet til 4.15 Doll. Danske Importører søger Oktober/November Tonnage for Kul og vil betale 6.50 Doll. med fri Losning. Pitchpine Pensacola/Buenos Aires 190/-; Oliekager Gulfen/Danmark ca. 8.00/8.50 Doll. Basis 2/4 Lossehavne.

Vancouver U.K. Cont. Oktober-November har faaet Tonnage til 35/, 35/9d.

SYDAMERIKA

Saavel Ud- som Hjemgaaende er bedre. Rotterdam/Lower Plate betaler gennemgaaende 16/6d. for prompte Baade og hidtil højeste hjem er 37/6d. for 5,200 Tonner, 18/27 Oktober. Rosario/U.K./Cont. 35/- Rotterdam direkte. Rosario/U.K./Cont. — 1/25 Januar — ligger omkring 24/-, 25/- og noget lignende for Februar.

Selskabet »Transatlantic« Damper »Baltic« er Natten til Søndag paa Rejse fra Göteborg til Stockholm via Norrköping med Last af Stykgods i stærk Regn og tæt Taage strandet paa Skæret »Trollharan« i Stockholms Skærgaard. Der er tilkaldt Hjælp fra Stockholm.

Søndag Eftermiddag havde en Fiskerbaad, som man antager var dansk, paa Grund af den stærke Storm kastet Anker ca. 200 Meter fra Land ved Helsingborg. Umiddelbart derefter overskyledes den af en uhyre Styrtesø og sank. Da det mentes, at der var to Mand om Bord, blev der fra Land gjort store Anstrengelser for at redde disse, men paa Grund af den stærke Storm var det umuligt at komme til Hjælp.

Skipper *Bulz* paa Galeasen »Adele Johanne« af Bremen, der var paa Rejse til Aalborg, blev Lørdag i Læsørende skyllet over Bord og druknede.

Skibet strandede senere Nord for Frederikshavns Havn. Det blev bragt flot af Svitser og indbragt til Frederikshavn.

Stormen og Provinshavnene.

Stormen har sat Vandmasserne i Skagens Havn 52 Tommer over dagligt Vand. Langs Havneboulevarden er alle Kældre og Brønde fyldt med Saltvand. Vejen til Grenen og Aalbæk stod fuldstændig under Vand. Risfaskinerne mellem Havnen og »Klitgaarden« er underminerede.

Stormen har drevet store Vandmasser ind i Limfjorden. I Aalborg var Vandstanden 1 Fod over dagligt Vand. De ved Pontonbroen liggende Forretninger staar fuldstændigt under Vand.

Esbjerg-Kutteren »Hero« indkom Mandag ved 2-Tiden med Besætningen fra Esbjerg-Kutteren »E 450 Inga«, der Søndag Eftermiddag var blevet forladt af Mandskabet ca. 20 Kvartmil Nordvest af Graadby Fyrskib. Besætningen var i den Tro, at »Inga« var redningsløst fortabt, men Mandag Aften indkom Kutterne »Phyllis« og »Vesterhavet« til Esbjerg med den formodede forliste Kutter paa Slæb. »Inga«, der havde 4,000 Pund Rødspætter om Bord, var fyldt med Vand.

Kutteren »Hero« reddede endvidere Grenaa-Kutteren »Gudrun«, der paa et hængende Har var ved at strande paa »Søren Jessens Sand«. Alle var i bedste Behold.

RADIOTELEGRAMMER I PANAMAKANALEN

Styrelsen for Panama-Kanalen har ændret Bestemmelserne angaaende Radio-Telegrammer i Kanalen saaledes: Telegrammer kan sendes til Colon eller Balboa Radio-Stationer af Skibe, der nærmer sig Panama-Kanalen eller befinder sig i Farvandet ved Kanalzonen, idet den nærmeste Station foretrakkes. Stationen i Darian vil ikke give sig af med Handels-Telegrammer. Skibe i Stillehavet, der befinder sig i en Afstand af over 50 miles fra Balboa, vil søge Forbindelse med Cape Mala Radio-Stationen, hvorfra Telegrammerne vil blive transmitterede til Kanalzonen eller Republikken Panama pr. Traad.

Chile-U.K./Cont. noterer 26/-, Göteborg/Malmö 28/6d., Alexandria 29/-.

ØSTEN

er stille. For Kul fra Durban til Colombo faas ikke mere end ca. 10/6d., Rio 20/-; Santos 21/-; Bønner Vladivostok/U.K. Cont. er værd 33/9d. Option Skandinavien 35/-; Australien er afventende.

TIME CHARTER

er meget fast. For en Rundrejse i Vestindien har en 5,000 Tonner faaet 2.15 Doll.; 3,000 Tonner 2.50 Doll., fire Maaneder, og det maa give Penge. I europæisk Fart noteres Rater, som vel kan give et lille Overskud, men Rederne foretrakker selv at udnytte det nuværende Marked.

O M K R I N G M I D D E L H A V E T

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Sir Austen Chamberlain og Mussolini har mødt hinanden i Livorno og det officielle Kommunique meddelte, at den italienske Regeringschef og Chamberlain drøftede Dagens vigtigste internationale Spørgsmaal; inden de skiltes havde de kunnet bekræfte de britisk-italienske Forbindelsers Hjertelighed; der var fuld Overensstemmelse imellem den Politik, som de to Regeringer vilde føre for at løse nogle af de vigtigste politiske Problemer

*

En paatrængende men smart Journalist, der øjensynlig har Sans for det aktuelle i en politisk Situation, opsøgte Sir Austen Chamberlain efter Mødet og stillede ham det direkte kildne Spørgsmaal:

»Har De drøftet Genève og den europæiske Situation?«

»Vi talte kun meget lidt om Politik,« svarede Sir Austen. »Det meste af vor Samtale førtes saadan som to Venner nu engang taler sammen.«

Det fremgaar af denne Udtalelse, at Sir Austen ikke selv har redigeret den ovenfor citerede Note, som udsendes ad officiel Vej og som skulde afspise Almenheden rundt om i Verden. Den er uden Tvivl forfattet under italiensk Overtilsyn og har derved den allerstørste Interesse som et Dokument, der kan faa stor politisk Betydning. Det viser den hele Tendens i Mussolinis Land. Der taler man absolut om Politik, og der lægger man slet ikke Skjul paa, at man vil søge at ordne alle de større Spørgsmaal i hele Europa. England derimod vil foreløbig holde sig lidt i Baggrunden.

Det altid vel instruerede *Le Temps* gør sig sine egne Meninger om Chamberlains Besøg hos Mussolini. Den engelske Minister har villet orientere sig lidt med Hensyn til den hele Stilling i Middelhavet, og han har ikke været helt glad ved at se dets blaa Vande. Det var ligesom om der kom noget truende imod ham, han fik et stærkt Indtryk af fransk Indflydelse, og da han under de hjerteligste Venskabsformer rejste fra Livorno og derfra vinkede Farvel til *Il Duce*, tog han hjem over Paris for der at tale lidt med Mr. Briand om hvad han havde set.

*

De italienske Aviser er i disse Aar allesammen ens deri, at de kun i deres politiske Betragtninger kommer ind paa det, der kan gavne Regeringen i Rom og dens Chef. Men den der kan læse mellem Linierne, kan dog forstaa et og andet, og de aktive italienske Politikere er spændte paa, hvor meget Mussolini og Chamberlain har talt om Forpligtelserne fra Locarno. Den Sammenkomst, som Briand og *Stresemann* har haft i Thoiry menes baade i England og i Italien at have haft saa stor Betydning, at en ny Samtale mellem de to Landes Ministre var nødvendig, fordi hele Situationen har forandret sig — ikke mindst i Middelhavet, hvor den komercielle Konkurrencekamp bliver skarpere for saa at sige hver Dag. Ansvar for Freden siges at tynges baade Mussolinis og Chamberlains Hjerte, og det er bl. a. derfor, at vel instruerede Blade i Frankrig paastaar, at Mussolini i Livorno har talt Albanien med Chamberlain. Den lille Stat laver den italienske Diktator en hel Del Knuder. Der maa sættes en Stopper for det, og samtidig maa Italien gribe ind overfor Tanager. Hidtil er det holdt helt udenfor, men Begivenhederne med og i Spanien har aabnet Døren paa Klem. Det gælder Fred og først og fremmest Fred, og derfor delte de to Stormænd Abessinien i Interessessfære, og for Fredens Skyld understøttede Italien Englands Krav om at faa Mosul, og ene og alene for Fredens Skyld sluttede den italienske Halvø et Forbund med Rumænien.

*

Det italienske Folks Tilvækst er snart et europæisk

Problem, som bliver stærkt brændende. Befolkningsoverskudet søger at finde til Livets Udkomme rundt om ved Middelhavets Kyster, og Hundredtusinder suges ind i Frakrig og fylder de tomme Pladser, som opstaar der som Følge af Befolkningens stærkt Tilbagegang. Masser af Italienerne slaar sig ned i Tunis og Italien bliver nødt til i stadig større Udstrækning at exportere Folk. Det er det italienske Imperium, som maa udvides, og Fascismen ikke mindst har gjort det begribeligt for hver italiensk Borger, at Idealet vil være det gamle romerske Rige, der gjorde hele Middelhavet til et romersk Hav.

Hvad Følger Mødet mellem de to Statsmænd vil faa, er det meget svært at udtale sig om, fordi de aabenbart i deres gensidige politiske Forsigtighed har talt mere om det, der rører sig i Tidens Strøm, end om de nye Baner, man vil føre det politiske Liv ind i. Men givet er det, at den naturlige Drivkraft i al italiensk Politik maa være Bestræbelsen for at finde Boplads til den stadig voksende Befolkning, men just dette nærer Sprængstoffet imellem Italien og Frankrig, der ikke vil afstaa noget af sin Kolonimagt. Rivaliteten mellem de to Lande bliver stærkere og stærkere Aar for Aar. Frankrig er i lykkelig Besiddelse af Kolonierne i Afrika, og al italiensk Stræben gaar ud paa at faa Andel i dem. Dette virker strømdelende i det altid urolige Middelhav, hvor Englands Interesser trues fra begge Sider. Det maa for enhver Pris holde Vejen til Suezkanalen, Levanten og Det sorte Hav aaben for sin Flaade.

*

Mere nu end før er Europas Politik blevet en sammenhængende Enhed med et stærkt Helhedspræg over sig. Vor Verdensdel er som et Skakbrædt, hvorpaa alle Brikkerne rører sig, og selv for Italiens Middelhavspolitik er det af Betydning, hvorledes Landene nord for Alperne ser paa den. Den sidste Tids Tilnærmelser imellem Tyskland og Frankrig indvirker i høj Grad paa den sidstnævnte Stats almindelige Stilling og giver sig tydelig Udslag i dens Politik i Middelhavet. Mussolinis Raslen med Sværdet giver Genlyd ved Rhinen, og de mange Traktater og Aftaler er det bedste Vidnesbyrd om den almindelige Uro for den kommende Tid. Alle føler, at Forholdene skrider, men ingen ved imod hvad. Man frygter Katastrofer og gør alt for at sikre sig imod kommende Ulykker — men det er svært at se, hvad for en der vil blive den først indtræffende. Saa mange er der, som kan ventes.

De, der har deltaget i Mussolinis og Chamberlains Møde i Livorno, har uden Tvivl set, hvorledes Maskerne i det politiske Europeanet knyttes mere og mere sammen. Alle vi andre maa nu, som i 1914, nøjes med at afvente de nærmest følgende Resultater. Utvivlsomt er det rigtigt, naar Chamberlain forsikrer, at han og Mussolini er gode Venner. Deres Gerninger tyder i høj Grad derpaa, og saavel den franske som tyske Presse taler aabent om, at den ved at vurdere Venskabet. Den Nervøsitet, som Chamberlain skal have lagt for Dagen, da han besøgte Briand, betyder næppe ret meget; *Le Temps* lægger ikke Skjul paa, at det mener, at den engelske Minister spillede en god Del Komædie i Paris. Da han kom dertil fra Livorno, var han indforstaaet med Mussolini om den nærmeste Fremtids Planer — og dem er der ikke rokket noget ved nu. For England som Italien er Middelhavet et af de store Operationsfelter, og for begge Lande staar der overmaade meget paa Spil. Det gælder ikke blot den komercielle men ogsaa den rent befolkningsmæssige Politik. Al Interesse koncentrerer sig i stadig stigende Grad om det Vand, der altid har været smukkest i Europa, men tillige det uroligste.

Johannes Lehmann.

DEN MISLYKKEDE HAVNEARBEJDERSTREJKE I HAMBORG

Den Strejke, som Havnearbejderne i Hamborg havde begyndt mod deres Forbundsledelses Ønske, kunde ikke blive fuldt gennemført. Deraf kom det, at Driften i Hamborgs Havn egentlig ikke har været helt standset, og at de større Rederier med deres gamle Havnearbejderstyrke kunde ekspedere en hel Række Skibe, saa meget mere som Statens Kajarbejdere og Oplagsarbejderne, som danner særlige Kategorier, ikke deltog i den ulovlige Strejke. Heller ikke Kularbejderne sluttede sig til Strejken, saa at Eksporten af tyske Kul til England ikke er blevet forsinket. Allerede i Onsdags kunde Strejken anses for endt, efter at langt den største Del af Arbejderne havde genoptaget Arbejdet. Arbejdsgiverne stiller sig paa det Standpunkt, at der, under Hensyn til at man ved billigere Drift maa søge saa vidt muligt at standse den kraftige Nedgang af Godstrafiken i Hamborgs Havn, ikke kunde være Tale om en Lønforhøjelse. Paa Havnearbejdernes Løn baseres nemlig

alle Overtagelsessatser og Gebyrer. Den er derfor det afgørende for, om Havnen er billig eller dyr, om Havnen virker tiltrækkende eller frastødende paa Trafiken. Naar man ser hen til, at f. Eks. Havnearbejderlønnen i Antwerpen, Hamborgs skarpeste Konkurrent, for otte Timers-Skiftet andrager 40 Francs, lig 4.52 Reichsmark mod 7.20 M. i Hamborg, kan man forstaa den belgiske Havns Overlegenhed. I Antwerpen er da ogsaa den indgaaende Skibstrafik, maalt i Tonnagen, i de første syv Maaneder af 1926 vokset med 1,040,500 Register Tons. I Hamborg var den for samme Tidsrum kun 6,311,000 Register Tons mod 7,691,000 i Januar-Juli 1925. Det er en Tilbagegang paa 18 pCt., hvortil kommer, at allerede 1925 var et uheldigt Aar. Hvis altsaa Gebyrerne i Hamborgs Havn, der i Forvejen gælder for at være høje, vokser yderligere, maa der regnes med, at Trafiken, ikke mindst til Skade for Arbejderne, vil formindskes yderligere.

ÆNDRINGER I DEN FINSKE LODSFORORDNING

Finlands Præsident har udstedt følgende Dekret, hvorved Paragrafferne 1 og 28 i Lodsforordningen af 1. Juni 1922 ændres saaledes:

Paragraf 1.

Alle Handelsskibe, uden Hensyn til Størrelse eller Drivkraft, samt fremmede Krigsskibe skal i finske Farvande benytte Statslods.

Ved Sejlads indenfor Havneomraader, der hører til en By eller en Flække, og for hvilke der er udstedt en Havneforordning, maa benyttes Lodser ansatte i Kommunens Tjeneste, og som er i Besiddelse af den Kompetence, som kræves af Statslodser for at kunne udføre Lodsning.

Paragraf 28.

For Benyttelsen af Statslods, hvad enten Lodsningen udføres under, eller som i Paragraf 7 forudsat, uden Tjenestansvar, betales Lodsafgift efter en særlig Takst, ved hvilken Afgiften beregnes efter Skibets N.R.T. og den Distance, hvorover Lodsningen har fundet Sted, udregnet i Sømil.

Angaaende Betalingen af en saadan Afgift bemærkes:

at Skibe tilhørende Staten, der tilkalder Assistance af en Statslods, betaler halv Lodsafgift,

at Skibe, der som Følge af, at Lods ikke har kunnet faas, sejler under Ledelse af en Lods paa et andet Skib, betaler halv Lodsafgift,

at der for Skibe under Bugsering betales fuld Lodsafgift,

at der for en bugseret Tømmerflaade betales Lodsafgift saaledes, at der for »Ring-« eller »Fjäll-Flaader« for hver 30 Meters Længde af Flaaden betales den laveste Takst for Lodsning over en vis Distance, og hvis den er bredere end 10 Meter, lige saa meget yderligere for hver fulde 5 Meters Bredde, samt for andre Flaader, der ikke kan henregnes til »Ring-« eller »Fjäll-Flaader«, pr. Register-ton lig 2.5 Kubikmeter eller 100 engelske Kubikfod, samt

at Lodsafgiften forhøjes med 25 pCt. i Tiden fra 1. Oktober til 31. Marts, begge Dage inklusive.

Taksten for Havnelodsning fastsættes saaledes som bestemt med Hensyn til Fastsættelsen af kommunale Afgifter.

Fortsat fra Side 690)

sende et tilstrækkeligt stort Kvantum med Banerne; det er imidlertid et Forhold, som Handelsorganisationerne maa tage sig af. Det, der har Interesse for os, er det Forhold, at Banerne gennem disse Aftaler kontraktligt binder Kunderne, Firmaerne, til sig for hele eller i hvert Fald en meget væsentlig Del af deres Vareforsendelser, et Forhold, som er uheldigt paa en dobbelt Maade. For det første udelukker det faktisk al Konkurrence derved, at Kunderne bindes til Banerne. Disse sikrer sig Beskæftigelse, Konkurrenterne, de private Erhverv, udelukkes. Thi fra nu af er vedkommende Firma bundet og fuldstændig afskaaret fra, saalænge Kontrakten løber, at vælge mellem forskellige Transportmidler.

Selv om altsaa et Skib kommer til et saadant Firma og tilbyder at ville transportere Firmaets Varer for en Pris, der faktisk er lavere end Banernes, saa maa Firmaet sige Nej. Det kan ikke mere vælge — det er bundet. Konkurrenterne og Konkurrencen er lukket ude. Det er dette Forhold, vi synes er urimeligt og urigtigt.

Men det er navnlig urimeligt og urigtigt set fra et privat Erhvervssynspunkt, idet der her søges skabt og faktisk i mange Tilfælde skabes et Statsmonopol, der gøres et Skridt hen ad den socialistiske Idé-Landevej.

Erhvervsmæssigt set synes jeg, det er ganske forkasteligt, og ikke mindst netop nu, hvor de private

Erhverv, og da i første Række Smaaerhvervene, maa kæmpe en fortvivlet Kamp for Tilværelsen.

Jeg vil derfor mene, at vi, baade samlede gennem denne Forening, og eventuelt ogsaa hver for sig, f. Eks. vi gennem vor Organisation sætter alt ind paa at faa Rigsdagen til at slaa Bom for denne Trafik. Der er fra os rettet Henvendelser baade til Ministeriet og Generaldirektoratet, skriftligt og personligt; men desværre uden i hvert Fald tilstrækkeligt Resultat. Og for ikke at blive misforstaaet skal jeg tilføje, at det ikke er Smaating, det drejer sig om. Det er Hundrettusinder af Tons, altsaa Tusinder af Laster for vore Smaaskibe, og navnlig føleligt maaske for de Skibe, som sejler i Paketfart.

Efter Udtalelser, der gav Indlederen Tilslutning, vedtoges en Resolution, der protesterer mod, at Ministeriet for offentlige Arbejder træffer private Overenskomster om Overtagelse af de større Producenters samlede Godsforsendelser, hvorved disse kan opnaa indtil 33 $\frac{1}{3}$ pCt. Rabat paa Taksterne og iøvrigt mod det Monopol, som derved er skabt for de danske Statsbaner.

Vi kan ganske slutte os til den Protest, det ovennævnte Møde vedtog, da det jo ikke kan være Statens Opgave ved sin Fremfærd at ødelægge de eksisterende Erhverv.

DANSKE NAVIGATØRERS BIBLIOTEK

Aarsberetning 1925—1926

Danske Navigatørers Bibliotek, der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919 raader over en Bogsamling paa 5,615 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Løb blevet forøget med 368 Bind, og Udlaanet har udgjort 10,199 Bind mod 9,534 Aaret forud. Af Udlaanet var 750 Bind Faglitteratur, omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandskab, Skibsbygning, Radiotelegrafi m. m. Filialerne i Svendborg, Marstal og Esbjerg har faaet tilsendt 500 Bind, og der var i September d. A. 2,069 Bind ude mellem Navigatørerne.

Bibliotekets Hovedsæde er København, hvor Bibliotekaren, Skibsfører *F. F. Carstens* leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Provinns Navigationsslærere *C. G. Hansen* og Forvalter i D.F.D.S. *U. H. T. Thygesen* tager sig af Udlaanet. Bogsamlingen er forsikret i Forsikringsselskabet »National« for 20,000 Kr.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar af Skibsførerne *Jacob Møller* og *V. Thorsen* for Københavns Skipperforening, Skibsførerne *L. Holst*, Medlem af Navigationseksamenkommissionen *C. G. Izard* samt som Suppleant Assuranceekspert

N. Wilton for den almindelige danske Skibsførerforening og Styrmandene *H. S. Hammer*, *H. J. Christensen* og Repræsentant *Chr. Christensen* for dansk Styrmandsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigationsskolebestyrer *Th. P. Funder*, Næstformand Repræsentant *Chr. Christensen*.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Undervisningsministeriet, Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen til Søfartens Fremme, Skrikes Stiftelse og fra De Nautiske Foreninger. Desuden har følgende Privatpersoner støttet Biblioteket med Gaver af forskellig Art, nemlig Politiasistent *M. Tvermoes*, Skibsførerne *Schrøder*, *P. Winkler*, *N. M. Petersen*, *O. E. Ørbæk*, *H. C. Andersen*, *Harke Petersen*, *Wenck* og Styrmandene *Aaskilde*, *X.*, *Bertelsen*, *Carl Nielsen*, *Jørgensen*, *XX.*, *P. Jonson*, *Fester Carlsen* og Forfatteren *Knud Andersen*.

Den i Biblioteket opstillede Minebøsse viste sig at indeholde 33 Kr. og 88 Øre, og ved Salg af *Funder's* Pjece om Højdemetoden er der indkommet 18 Kr.

Regnskabet for Aaret balancerer med 34,592.98 Kr.

REGNSKAB FRA 1. OKTOBER 1925 TIL 30. SEPTEMBER 1926.

Indtægt:		Udgift:	
	Kr. Ø.		Kr. Ø.
Kassebeholdning overført fra forrige Aar.....	286 73	Indkøb og Indbinding af Bøger.....	2,240 74
Bankbog 96908	764 53	Nyanskaffelser, Inventar	186 50
Bankbog 137727	2,174 60	Rengøring, Lys, Varme m. m.....	502 31
Dampskibsrederiforeningen	500 00	Husleje	600 00
Skrikes Stiftelse	200 00	Bibliotekarens Løn	2,700 00
Skipperforeningen	600 00	Bankbog 96908	840 10
Foreningen til Søfartens Fremme	600 00	Bankbog 137727	2,250 12
Skibsførerforeningen	600 00	Kassebeholdning 30. September 1926	267 21
Styrmandsforeningen	600 00		
Statens Tilskud	1,900 00		
2 Bøder	40 00		
Funder, Højdemetoden	18 00		
Minebøssen	33 88		
Renter	1,275 24		
	<hr/>		<hr/>
	9,592 98		9,592 98

STATUS DEN 30. SEPTEMBER 1926.

Aktiver:		Passiver:	
	Kr. Ø.		Kr. Ø.
10,000 Ny Jyske Købstads Kreditforenings Obligationer 4½ pCt. indkøbt for.....	8,882 60	Kapital	50,905 02
10,000 Vest- og Sønderjyske Kreditforenings Obligationer 4½ pCt. indkøbt for	9,022 74		
5,000 Jyske Hypothekforenings Obligationer 5 pCt. indkøbt for	4,326 14		
Bøger	23,704 76		
Inventar	1,605 35		
Den danske Landmandsbank (96909).....	840 10		
Bikuben (137727)	2,256 12		
Kassebeholdning	267 21		
	<hr/>		<hr/>
	50,905 02		50,905 02

Th. P. Funder.

Undertegnede har Dags Dato revideret Regnskabet for »Danske Navigatørers Bibliotek«, der balancerer med Kr. 34,592.92, og har vi fundet, at Indtægter og Udgifter er i nøje Overensstemmelse med Bilagene, Sparekassebøgerne Nr. 96908 og 137727 samt Recipisse Nr. 8065 med indestaaende Kr. 25,000.00 i Obligationer har været os forelagt, og alt befundet i Orden.

København, den 30. September 1926.

C. Izard. H. P. Hageberg.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ordre til Deutsche Werke, Kiel.

Skibsfører *Ivar An. Christensen*, Oslo, har efter Forlydende i *N. H. & S. T.* bestilt to Motorskibe paa 8—9,000 Tons d.w. hos Deutsche Werke, Kiel. Skibene vil faa dobbeltvirkende Motor og skal være hurtiggaaende.

Stabelafløbning i Odense.

Den 6. Oktober 1926 løb Motorskib »Knut Nelson« af Stabelen ved Odense Staalskibsværft. Skibet bygges til det velkendte, norske Linierederi *Fred. Olsen & Co.*, Oslo, og er bestemt for Rederiets »Norwegian Pacific Line«. Dimensionerne er følgende:

Længde mellem Perpendikulærerne.....	435'
Bredde	56'
Dybde til Hoveddæk.....	30' 6"
Dybde til Shelterdæk	39'

og Bæreevnen bliver ca. 10,600 Tons d.w. Skibet er af Shelterdecktype og faar et komplet og rigeligt Udstyr af elektriske Spil etc., ligesom der indrettes Plads for en Del 1. Klasses Passagerer.

Maskineriet bestaar af et dobbeltskruet, 6-cyl. Krydshoved Dieselmotoranlæg af Burmeister & Wains originale Fabrikat, i Stand til at udvikle ca. 5,600 I.H.K., der forventes at ville give Skibet en Fart af ca. 13½ Knob.

Stabelafløbningen overværedes af Hr. Generalkonsul *Müller* med Frue og Gæster, Rederiets Konsulent, Hr. Inspektør *Kristoffersen*, Kaptajn *Holmsen*, der skal føre Skibet, Ingeniør *Ørbeck*, repræsenterende British Lloyd, til hvilken Klasse Skibet bygges, samt Værftets Indehaver, Hr. Skibsfører *A. P. Møller*.

Skibet døbttes af Fru Generalkonsul *Müller* og fik Navnet »Knut Nelson«, opkaldt efter den bekendte norsk-amerikanske Senator af samme Navn. Afløbningen foregik glat, og Skibet forhalede straks efter til Værftets Udrustningskaj og forventes at være klar til Aflevering om ca. 2 Maaneder.

Drivende Vrag.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Engelsk Dampner »Gaslight« rapporterer Lørdag Kl. 4.44 Form. over København Radio: Passeret drivende Skonnert med Bunden opad paa 54° 50' N. Brd. 14° 23' Ø. Lgd. Vraget er farligt for Sejladsen.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Malmø har Dampfærgen »Drottning Victoria« Lørdag Kl. 6.20 Form. passeret et kæntret Sejlskib paa ca. 54° 50' 30" N. Brd. 13° 25' Ø. Lgd. Vinden sydvestlig.

Vraget er antagelig det samme, som omtalt i Ministeriets tidligere Meddelelse.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-ÅRSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange }
Newport, Mon., 131, Dock Street } »Lambert
Port Talbot, Exchange Buildings }
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } »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

LONDON

NEWPORT
MON

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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overlag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

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

GRIMSBY

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

CARDIFF

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

RIGA

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

LISSABON

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

MONTREAL

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

AMSTERDAM

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

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 · »Stags

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. GRANZOW, Anders Federsøn, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

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, Nørresø. 17, København.

Agent for Norge:

THOROLF HANSEN, Bergen.

Den nye Redningsbaad til Esbjerg.

Den ved Esbjerg stationerede Redningsbaad har vist sig at være for lille og skal flyttes til Rønne. Esbjerg faar til Gengæld en helt ny, stor Motor-Redningsbaad, der kan optræde ret fjernt fra sin Basis, for Eksempel ved Strandinger paa Horns Rev.

Samtidigt skal der bygges et nyt Baadhus til 30,500 Kr., saa at Baaden kan løbe direkte fra Baadhuset ud i Havnen. Selve Baaden kommer til at koste 81,000 Kr.

Kollision.

Den engelske Dampner »Gaslight«, der som andet Steds meddelt har observeret et farligt Vrag i Østersøen, har paa Rejse fra Stettin ud for Arkona været i Kollision med Rigaskonnerten Droug, som sejlede fra Flensborg til Wiborg i Ballast.

Skonnerten sank næsten øjeblikkelig, og Besætningen rededes om Bord i »Gaslight«, som landsatte de 8 Letter i København og derefter fortsatte Rejsen til London. Dampneren havde kun faaet en Bule i den ene Side.

Nyt Kongeskib.

De Rygter, der længe har verseret om en forestaaende Opbygning og Afløsning af Kongeskibet »Dannebrog«, har nu taget fast Form, og Marineministeriet skal allerede have ladet udarbejde Planer for Aføsningen, som menes at blive et Dieselmotorskib, der ikke maa være større, end at det kan gaa ind i de fleste Provinshavne.

»Dannebrog« maa ogsaa siges snart at have udljnt til Trods for den indgaaende og kostbare Reparation og den Forlængelse, der blev gennemført for nogle Aar siden. Kongeskibet er bygget i 1879, og det svarer ikke mere til Tidens Fordringer — navnlig ikke hvad Hurtighed og Sødygtighed angaar.

Det nye Motorskib er beregnet til at koste 1 Million Kr. Det vides ikke, hvornaar Minister L. Rasmussen vil fremsætte Forslag om Nybygningen, men han har en stor Chance for at faa Rigsdagen med sig alene af den Grund, at den i Vedligeholdelse og Drift vil koste 50,000 Kr. mindre aarlig end »Dannebrog« — d. v. s. 80,000 Kr. i Stedet for 130,000 Kr.

Bjerget.

Den hollandske Skonnert »Zeemeuw« af Groningen, der forleden strandede paa Vestkysten Syd for Thyborøn, er nu bjerget af Svitzers »Bjørn«.

Skibet, der var lastet med Sild, var drevet helt ind i Havstokken, og det lykkedes først efter stort Besvær at faa det ud over tredje Revle. Skonnerten, der var meget læk, maa holdes paa Pumperne og ledsages nordpaa af »Bjørn«, der vil søge ind i Thyborøn Kanal for der at tætte Lækagen.

Grundstødning.

Det store norske Motorskib »Lionel«, der er en Nybygning fra Odense Staalskibsværft, er gaaet paa Grund paa Lillegrunden ved Fyns Hoved. Det var Skibets første Rejse.

»Lionel« har klaret sig selv ind til Nakskov, hvor den skal repareres. Ved Undersøgelsen viste det sig, at Skibet er læk i Nr. 3-Lasten og i Maskinrummet. Det skal nu i Tordok for at faa nye Plader.

Skibskøb.

Rederifirmaet *Suenson & Jespersen*, København, har i disse Dage i Norge indkøbt den norske Dampner »Vilja« af Oslo. Dampneren, der tilhørte Skibsrederifirmaet *Halfdan Dellefsen & Co.*, er paa 2,000 Tons og overgaar i Slutningen af denne Maade til dansk Flag under Navnet »Dannevirke«.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. Oktober 1926.

London	18,26	Madrid	56,30
New York	377,00	Amsterdam	150,95
Berlin	89,70	Stockholm	100,70
Paris	10,95	Oslo	82,60
Antwerpen	10,70	Helsingfors	9,50
Zürich	72,90	Prag	11,18
Rom	15,50	Wien	53,30

Ledigblivende Lodsplads

ved Albuen Lodseri den 1. Januar 1927. — Ansættelsesbetingelser og Lønvilkaar se Lodsloven, Paragraf 7—9—42 & 44.

Ansøgning stiles til og indsendes eller afleveres inden Udgangen af indeværende Maaned til

Lodsdirektøren,
Holmen, København C.

POSITIONSLISTE PR. 20. OKTOBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Pernau 9.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, afg. Königsberg 9.10. til Horsens.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Algier 9.10. til Port Said.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Trångsund 11.10.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Rotterdam 4.10. til Algier.
s.s. *Alfa*, afg. Söderham 9.10.
s.s. *Alfred Hage*, pass. Brunsbüttel 10.10.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Livorno 11.10. til Neapel.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Chester Pa 9.10.
s.s. *Anna*, pass. Rotterdam 10.10.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. San Francisco 7.10.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Hampton Roads 8.10. til Tampa.

s.s. *Arabien*, Harder, ank. Port Arthur Texas 1.10.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Kbh. 9.10.
m.s. *Arizona*, afg. Bahia Blanca 7.10. til Santos.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Antwerpen 5.10.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Yokohama 12.10. til Vladivostok.
s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Danzig 9.10. til Kbr.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Chemainus 14.9.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Hook of Holland 11.10. til Bjärkö.
s.s. *Atlantic*, Petersen, pass. Gibraltar 10.10. paa Rejse til Aarhus.

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (Fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
W.E. RIPPON	
DAMPSKIBS AGENT	
GENOA	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5 ^{te} & 6 ^{te} UDG.	CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9 ^{te} & 10 ^{te} UDG.

m.s. *Australien*, Christensen, ank. Sundsvall 10.10.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. Middlesbrough 8.10. til Bremerhaven.
 s.s. *Åxel*, Jensen, pass. Dunnet Head 9.10. p. R. t. Kbh.

B

s.s. *Beira*, Kjær, anfg. Danzig 11.-12.10. til Ystad.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Råfsö 9.10.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Makslahti 10.10.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. West Hartlepool 7.10.
 s.s. *Bodil*, pass. Ushant 8.10.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 4.10.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 21.9.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Stettin 27.9.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Harburg 27.9.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia 1.10. til Kbh.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Norfolk Va. 8.10.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Kbh. 10.10.
 s.s. *Britta*, afg. Aarhus 7.10.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Cadiz 9.10. til Lissabon.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Jakobstad 11.10. til Rotterdam.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Baltimore 9.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Rotterdam 22.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, ank. Barcelona 11.10.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Ushant 11.10. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rouen 6.10.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Lorenzo Marquis 13.9.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Paimboeuf 9.10.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 24.9.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Kielerkanalen 11.10. p. R. t. Danzig.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Barcelona 2.10.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, ank. Rotterdam 21.9.
 s.s. *Danfjelt*, Voss, ank. Danzig 10.10.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Kbh. 21.9. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Gibraltar 11.10. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Glasgow 8.10.
 s.s. *Diana*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Almeria 11.10.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 9.10. til Kbh.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, pass. København 9.10.
 s.s. *Ebba*, pass. Brunsbüttelkoog 5.10.
 s.s. *Ebro*, Andresen, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Palermo 9.10. til Valencia.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Grangemouth 4.10.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 9.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Riga 7.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kings Lynn 8.10.
 s.s. *Energi*, Jensen, til Ankers ved Bornholm 10.10. paa Rejse til Newhaven.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Poole 2.10.
 s.s. *Erik*, Christensen, ank. Calais 1.10.

s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Dunkirk 8.10.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Frederikshavn 9.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Poole 10.10. til Brahestad.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Helsingfors 8.10.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Garston 2.10.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. Danzig 12.10. til Kbh.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbh.-sydfynske med flere Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Middlesbrough 11.10.
 s.s. *Fana*, Michelsen, pass. Brunsbüttel 9.10. p. R. t. Calais.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Port Said 9.10. til Genoa.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Baltimore 28.9. til Kbh.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Hull 1.10.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 7.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Lizard 30.9. p. R. t. Baltimore.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 8.10. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Danzig 5.10.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Hook of Holland 11.10.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Montreal 4.10.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Boston (Lc) 9.10.
 s.s. *Gerda*, afg. Kotka 6.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Stavanger 9.10.
 s.s. *Gunver*, pass. Ushant 7.10.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Wiborg 30.9.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Reval 9.10.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Kbh. 8.10. til Uleåborg.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Beira 27.9.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Königsberg 8.10.
 s.s. *Harald*, Møller, afg. Igo Roytta 3.10. til Rotterdam.
 s.s. *Harriet*, afg. Kemi 8.10.
 s.s. *Hebe*, henligger i Kbh. som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Helene*, ank. Kalix 10.10.
 s.s. *Helga*, ank. Almeria 8.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 5.10.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Memel 9.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Aalborg 10.10.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heide, afg. Danzig 9.10. til Kbh.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ostende 6.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Uleåborg 6.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Three Rivers 28.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Kotka 8.10. til Bordeaux.
 s.s. *Inger*, ank. Helsingfors 11.10.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Grimsby 1.10.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankensen, afg. Halmstad 25.9. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Jerne, afg. Makslahti 8.10. til Rochefort.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Rotterdam 5.10.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Philadelphia 5.10.
 s.s. *Jenny*, ank. Hull 11.10.
 s.s. *Johanne*, ank. Sefle 9.10.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. London 29.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Hook of Holland 7.10. til U.S.A.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Beachy Head 28.9.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Finisterre 11.10. p. R. t. London.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 8.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Royvaliniemi 5.10.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Königsberg 7.10.
 s.s. *Karla*, ank. Danzig 10.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Rotterdam 7.10.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Menstad 25.9. til Montreal.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Comox 5.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Raumo 8.10. til London.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Rotterdam 7.10.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.



s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Liverpool 9.10.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Madeira 5.10. paa Rejse til Australien.

L

s.s. *Lars Kruse*, pass. Skagen 10.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 6.10.
 s.s. *Lillian*, pass. Brunsbüttel 11.10.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 12.10. til Kbh.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. London 12.10.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 24.9. til Buenos Air.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Falk, afg. Havre 11.10. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Philadelphia 9.10.
 s.s. *Maja*, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Antwerpen 10.10.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Aarhus 9.10.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Las Palmas 8.10. til Dakar.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Export.
 s.s. *Marie*, ank. Åbo 8.10.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Stettin 7.10. til Queensferry f. O
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Königsberg 20.9.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 5.10.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Nyborg 11.10. til New York.
 s.s. *Middelhavet*, Dnysen, pass. Kbh. 10.10. paa Rejse til Königsberg.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Kbh. 10.10.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. Königsberg 25.9.
 s.s. *Nancy*, ank. Alicante 10.10.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Antwerpen 6.10.
 s.s. *Nautik*, pass. Dover 10.10.
 s.s. *Neptun*, ank. Rotterdam 11.10.
 s.s. *Nerma*, pass. Carveiro 11.10.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Buenos Aires 3.10.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Raumo 7.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kotka 7.10.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Casablanca 11.10.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Nordenham 9.10. til Sörnäs.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Göteborg 11.10. til Oslo.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Himango 2.10.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 7.10.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Jacobstad 10.10.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Wiborg 8.10.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Suez 8.10. til Aden.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 7.10. paa Rejse til San Pedro.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland d Ore 29.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Houston 4.10.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Singapore 28.9. til Suez.
 s.s. *Phania*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Rotterdam 9.10.
 s.s. *Primula*, Rindby, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kielerkanal 11.10. paa Rejse til Räfsö.

R

s.s. *Randi*, ank. Rotterdam 8.10.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, pass. Las Palmas 16.9.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, ank. Caen 11.10.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kolding 9.10.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, pass. Kbh. 11.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense- Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Stettin 9.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 6.10. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 1.10.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Port Louis/Manritius 7.10. til Durban.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Port Said 6.10. til Marseilles.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Konstantinopel 10.10. paa Rejse til Maniupool.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Cardiff 25.9. til Norfolk.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Diego Sudrey 4.10.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbh. 9.10. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Holtenau 9.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Hernösand 7.10. til Rouen.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Cuxhaven 7.10.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Bremen 8.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 10.10.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Fineidet 9.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbh. 9.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. London 5.10.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Ursviken 10.10.
 s.s. *Stella*, pass. Lydd 11.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Grangemouth 6.10.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 9.10. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Björkö 10.10.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Wasklot 29.9.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Kotka 8.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Møllersvik 10.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New Orleans 7.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Leith 6.10.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Dungeness 9.10.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 11.10.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Deal 10.10.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Esbjerg 11.10. til Kbh.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, i Dok i Frederikshavn 7.10.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Algier 11.10. til Tunis.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 8.10. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Swinemünde 8.10.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 11.-12.10. til Tangier.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Rotterdam 6.10.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Ghent 10.10. til Havre.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbh. 5.10.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Cardiff 25.9.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Antwerpen 1.10.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. West Hartlepool 6.10.
 s.s. *Vera*, Holster, ank. Danzig 28.9.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Vilvorde 5.10.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Timas de Zaza 2.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Houston 2.10. til Esbjerg.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Holtenau 9.10. til Waija.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbh. 6.10.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Baltimore Md. 8.10.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Rotterdam 6.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, afg. Horta 2.10.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Yxpila 8.10.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE
SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ
SKEPPSBRON 3

Telefoner: 1678-1853-6116 Telegram-Adr.: JOSVEN

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47

**SKIBSUDRUSTNING**

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSEKSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.

Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transportere, 8 Tons
Flydekræner, Skure med elektriske Kajakkræner, 3,000 m² Kajakplads, Bugserbaade, Lægttere, Værksteder etc.
Kontrahefter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM**AMSTERDAM****ZAANDAM****ANTWERPEN**

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Frasswartz.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Frasswartz.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

REDERIJ J. H. BERGMANN

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626-46688-49399

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering. Billigste Priser i Amsterdam.

VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENGEL · DE WED. JAN SALM & MEIJER
HUDIG · VEDER & CO. · D. BURGER & ZOONS
Sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«

JOHN P. BEST & CO.**GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

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-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerul Entrepreneurer

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

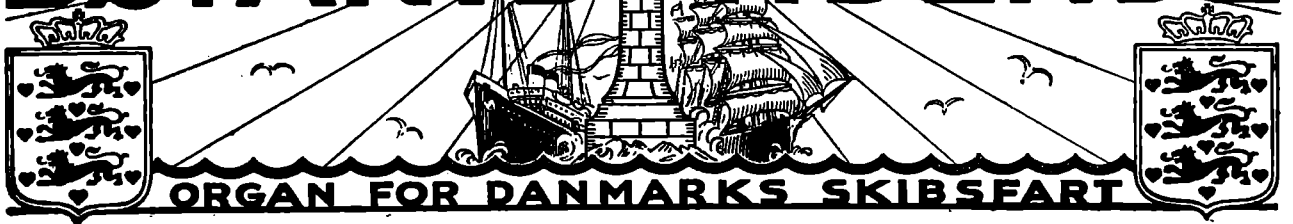
(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

DANSK

SØFARTS TIDENDE



Carlsberg

Export Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



*Pryder et
festdækket
Bord.*

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION«

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlere
do.	Seppinen & Co. Stevedores	»Mannola«
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia«
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohn«
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlere
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm«
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blomberg«
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklunde
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Association«
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring«
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Exports
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wasse
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlbrose
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqviste
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqviste
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek«
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys»
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Associations»
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompte
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speede
Mällersvik	Stuvarebolaget	»Prompte
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speede
Himango	Stuvarebolaget	»Prompte
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speede
Brahestad	The Association Stevedores	»Despatch«
do.	F. Thompson	»Thompson«
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompte
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompte
Kemi	S. R. Bygglin	»Bygglin«
do.	Stuvarebolaget	»Prompte
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco«

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RIHEDER:
A. N. PETERSENLANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8
Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD»
STIFTET 1897GARANTI- OG RESERVEFOND
CA. 500.000 KR.

★

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

STEGMANN

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELGADE 8 Mezz.** TLF. 3491 & 13370KAJ OG PAKHUSE: **HOLMS PLADS** TLF. AMAGER 4921

EFTER KONTORTID KALDES S. OLSEN TLF. HELRUP 539 Y

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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE»

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden»

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovia · Borgå · Helsingfors · Sörnäse · Ekenäse · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinesstad · Kaskö · Waa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudaa · Kemi · Torneå

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 43

FREDAG · 22. OKTOBER 1926

33 · AARG

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

LAD OS RYSTE LÆNKERNE AF OS

Det er vort Ønske, som Købmænd, at gøre opmærksom paa visse alvorlige og foruroligende Forhold, som efter vor Mening hindrer og forsinker en Tilbagevenden til mere lykkelige Tilstande.

Saaledes indledes en Appel til Offentligheden Verden over, en Appel, for hvis Betimelighed nogle af Verdens mest ansete Navne indenfor Landbruget, Skibsfarten, Handelen, Industrien og Bankverdenen. For Danmarks Vedkommende er dette Opraab underskrevet af Mænd som *A. O. Andersen*, *C. C. Clausen*, *Emil Hertz*, *Ernst Meyer*, *Fr. Nørgaard*, *P. P. Pinstrup* og Nationalbankdirektør *Rosenkrantz*. Det har sin store Betydning, at disse Mænd, som repræsenterer vort Landbrug, vor Skibsfart, vor Handel og vort Bankvæsen, netop i disse Dage, hvor alskens Kvaksalvermidler er paa Markedet her til Lands, tiltræder de rene Liniers Erhvervspolitik. Det tiltrængtes. Mange anede ikke, hvor netop Erhvervenes Mænd stod. Nedenstaaende Oversættelse af Opraabets engelske Tekst viser, at de er imod Toldmure, Indførselsforbud, Monopoler og alle de kunstige Forholdsregler, der forhindrer den fri Samhandel og spærrer Vejen ud af Arbejdsløshedens og den økonomiske Misères Sumpe:

Det er vanskeligt at bemærke uden Bekymring den Udstækning, i hvilken Toldmure, særlige Licenser og Forbud siden Krigen har faaet Lov til at hæmme international Handel og hindre den i at gaa sine naturlige Veje. Fritagelse for den Art Restriktioner har ikke nogensinde i den moderne Historie været haardere tiltrængt for at sætte Handelsfolk i Stand til at tilpasse sig til de nye og vanskelige Forhold. Og i ingen anden Periode er Hindringerne for Handelen blevet forøgede paa en farligere Maade, uden at man har gjort sig klart, hvilke de økonomiske Følger vilde blive.

Sammenbruddet af store politiske Enheder i Europa har givet international Handel et haardt Slag. Tvers gennem store Territorier, indenfor hvilke Beboerne frit kunde handle med deres Produkter, er der blevet rejst en Række nye Grænser, som vogtes skinsygt ved Toldmure. Gamle Markeder forsvandt, Racefjendskab fik Lov til at dele Samfund, hvis Interesser var uløseligt forbundne. Situationen minder om, hvad der vilde blive skabt, hvis en Sammenslutning af Stater opløste de Baand, der knytter dem sammen, og begyndte at belaste og hindre hinandens Handel i Stedet for at opmuntre den. Ingen kan tvivle om, at et saadant Lands Velstand under saadanne Forhold hurtigt vilde gaa tilbage.

For at markere og forsvare disse nye Grænser i Europa indførtes der Licenser, Tariffer og Forbud, der har medført Resultater, som Erfaringen viser har været uheldige for alle, hvem de angik. En Stat mistede sine Tilforsler af billige Fødemidler, en anden sine af billige Fabrikater. Industrier lider under Mangel paa Kul, Fabrikker under Mangel paa Raamaterialier. Bag Toldmurene rejstes nye lokale Industrier uden noget virkeligt økonomisk Grundlag som Følge af Konkurrencen, der kun kunde holdes i Live ved at gøre Toldmurene endnu højere. Jernbanefragter, der er dikterede af politiske Betragtninger, har gjort Transitten vanskelig og dyr. Priserne er stegne og en kunstig Dyrtid skabt. Produktionen i det hele er formindsket, Kreditten strammet og Valutaerne forringede i Værdi. Alt for mange Stater har ved at følge falske Idealer af national Interesse sat deres eget Velfærd paa Spil og tabt Verdens fælles Interesser af Syne ved at basere deres Handelsforbindelser paa den økonomiske Daarskab, der behandler Handel som en Form for Krig.

Europa kan ikke komme sig, før Politikerne i alle Lande, gamle og nye, bliver klare over, at Handel ikke er Krig men en Bytteproces, at vore Naboer i Fredstid er vore Kunder, og at deres Fremgang og Velstand er en Betingelse for vort eget Velvære. Hvis vi hæmmer deres Handel, bliver deres Evne til at betale deres Gæld mindre, og deres Evne til at købe vore Varer formindskes. Begrænset Import medfører begrænset Eksport, og ingen Nation kan taale at miste sin Eksporthandel. Afhængige, som vi alle er, af Import og Eksport og af den internationale Bytte-Process, kan vi ikke uden alvorlig Ængstelse være Vidne til en Politik, der er ensbetydende med Europas Forarmelse.

Der er dog heldigvis Tegn paa, at den offentlige Mening i alle Lande omsider er i Færd med at blive vaagen overfor de truende Farer. Folkeforbundet og International Chamber of Commerce har arbejdet paa at reducere til et Minimum alle Formaliteter, Forbud og Restriktioner, at fjerne Ulighed i Behandling med Hensyn til andre Ting end Tariffer og at lette Transporten af Passagerer og Varer. I nogle Lande er der mægtige Fortalere for fuldstændig Ophævelse af Toldtariffer. Andre har foreslaaet Afsluttelse af Handels-Overenskomster for lange Perioder og indeholdende i hvert Tilfælde Bestemmelsen om mest begunstiget Nation. Nogle Stater har i nylig afsluttede Traktater anerkendt Nødvendigheden af at befri Handelen for de Restriktioner, der trykker den. Og Erfaringen lærer lidt efter lidt andre, at Nedbrydningen af den økonomiske Skranke mellem dem kan vise sig at være det sikreste Middel mod den eksisterende Stilstand. Vi skal ikke dvæle ved de værdifulde politiske Resultater, der maatte flyde af en saadan Politik, af at Velvilje traadte i Stedet for Uvilje og Samarbejde i Stedet for Eksklusivitet, men vi ønsker at udtale vor Overbevisning om, at Oprettelsen af økonomisk Frihed er det bedste Middel til Genoprettelsen af Handelen og Kreditten i Verden.

Fremragende Mænd i alle evropæiske Lande har givet dette Opraab deres Tilslutning, enkelte med visse Reservationer, andre ønsker Linjerne trukket endnu kraftigere op. Af engelske Navne fremhæver vi: *Arthur Balfour*, *Lord Bradbury*, *William Carnegie*, *Lord Inchape*, *R. McKenna*, *Frederick Lewis*, *Lord Weir*, *Felix Schuster* — hver for sig en Fyrste indenfor sit specielle Felt. For Sverige træffer vi begge *Wallenberg'erne*, *Gust Ekman* og *Victor Moll*, og saa gode Nordmænd som *H. Westfal Larsen*, *Wilh. Wilhelmssen*, *A. F. Klaveness*, *Thos. Fernley* og *N. Rygg* har deres Navne paa Opraabet. Mellem Amerikanerne træffer vi de to store Bankfyrster *J. P. Morgan* og *J. J. Mitchell*, og en Række ansete Hollændere fylker sig om *C. E. Ter Meulen*, maaske Europas sundeste Finansmand.

Fra at udsende et Opraab og til at faa hele Verden til at handle efter det, er selvfølgelig et langt Spring. Men selve Opraabet er i sig selv en værdifuld Ting. Det er sundt at trække Linjerne skarpt op en Gang imellem, at skære igennem Vaaset og Pjanket og faa de store Idealer stillet lidt i Relief.

UKVEMSORD OG NATIONAL INDSATS

Ved forskellige Lejligheder har de danske Sømands-Organisationer med den sunde Sans paa deres Side protesteret imod en vis dansk Lovgiver-Tendens rettet imod fremmede Søfolk. De har med Rette gjort opmærksom paa, at Skibsfartens inter-

nationale Karakter ofte nødvendiggør, at en Besætning kompletteres med fremmede Søfolk. Ligeledes, at en fremmed-fjendtlig dansk Sølovgivning kun vilde resultere i Represalier imod det meget store Antal danske Sømænd, som tjener til Livets Ophold i udenlandske Skibe — den sidstnævnte Kategori ved vi alle er langt talrigere end den førstnævnte. Det har sikkert ogsaa forarget mange af dem at læse et ualmindeligt ond-sindet og perfdt Agreb, som en Indsender i *Socialdemokraten* gjorde den ansete Skibsreder A. P. Møller til Genstand for i Forbindelse med Anvendelsen af fremmede Sømænd ombord. Det er i alt Fald den eneste Forklaring til, at dette Danmarks mest illoyale Blad har følt sig nødsaget til at optage følgende værdige Indlæg fra Hr. A. P. Møllers Haand:

I Deres Nummer for 14. Oktober bringer De en Udtalelse, undertegnet »En Sømænd«. De i Udtalelsen indeholdte Ukvemsord lader jeg ligge. Jeg ønsker blot at konstatere, at det er vitterlig Usandhed, naar det i Udtalelsen paastaas, at jeg systematisk foretrækker at bemane mine Skibe med Udlændinge. Det modsatte er Tilfældet.

Saaledes som Skibsfarten nu en Gang er, er det uundgaaeligt, at Skibe i international Fart har en Del Udlændinge blandt deres Besætning. Hvis danske Søfolk var mere tro overfor de Forpligtelser, de paatager sig ved deres Udmønstring og undlod at rømme, vilde Udlændingenes Antal formindskes væsentligt. Sygdomstilfælde og andre Forfald paa udenlandsk Plads er derimod uundgaaelige, og der vil derfor stedse maatte antages Udlændinge.

Naar Skibene kommer her til Landet, erstattes disse Udlændinge i Regelen med Danske, naar de, der har Ansvar om Bord, ikke udtrykkelig anmoder om at beholde Folk, de er godt tilfreds med. Det maa betænkes, at ogsaa de Befalende om Bord har deres Ret i Livet. De har et opslidende Arbejde og en hyppigt vanskelig Opgave. En daarlig Besætning gør dem Livet surt og vanskeliggør dem en tilfredsstillende Løsning af deres Opgave ganske overordentligt, saa naar de har Folk, de er tilfreds med og anmoder om at maatte beholde, finder jeg som Regel at maatte tage Hensyn dertil.

Ogsaa dette Forhold vilde i nogen Grad blive bedre, hvis Sømændenes Forbund undlod at lægge Hindringer i Vejen for, at Rederierne herhjemme kan antage de Folk, de selv ønsker.

I Følge Overenskomst har Rederne absolut Krav paa selv at udvælge deres Besætninger, og det vilde tjene dansk Sømændsstands virkelige Interesse bedre, hvis dette blev iagttaget fra Forbundenes Side, ej alene efter Bogstavet, men ogsaa efter Aanden.

Deres Indsenders Brev synes et beklageligt Eksempel paa den gavnløse Læggen Arbejdsgiverne for Had, som desværre endnu synes at betragtes som god Latin.

Mine Rederier har i Øjeblikket 30 Skibe under dansk Flag og har 2 store Skibe under Bygning her i Landet. Jeg har i de senere Aar ydermere holdt ca. 600 Mand daglig beskæftiget ved Værftsvirksomhed her i Landet og har ved Bestillinger hos andre danske Virksomheder holdt omtrent det dobbelte Antal Mennesker beskæftiget. Begge Virksomheder er oparbejdet fra bar Bund, og det er ganske ørkesløst og kun til Skade ikke at erkende, at saadant er nyttig Gerning. Det eneste, man opnaar ved Ukvemsord og andet lignende er, at de faa her i Landet, der magter noget, efterhaanden mister Lysten dertil.

Skønt jeg i Regelen ikke indlader mig i Polemik, har jeg ikke villet undlade at tilstille Dem dette, da jeg mener, at man i den nuværende alvorlige Situation fra alle Sider bør søge at komme bort fra det hidtidige ufrugtbare Kævl.

Med Højagtelse

A. P. Møller.

Kommentarer er overflødige. I sit Indlæg rammer Hr. A. P. Møller Hovedet paa Sømmet, og man forstaar i det hele taget ikke den Mentalitet, der giver sig Udtryk i sjofle Overfald paa en Mand, hvem den arbejdende Del af vort Samfund staar i saa stor Gæld til.

HVOR LIVET ER INDSATSEN

Mon vore Læsere husker den heltemodige Redning af den danske Skonnert *Eva's* Besætning? Det var for et Aars Tid siden, at *Eva* blev overrasket i Atlanterhavet af et lignende Uvejr, som i disse Dage har kostet saa mange brave Esbjerg-Fiskeres Liv. *Eva's* Fører og Besætning blev i sidste Øjeblik reddet af

Ellerman Wilson Baaden *Idaho's* raske Fører og Besætning i høj Sø og pibende Storm.

Paa det Tidspunkt eftersøgte vi paa dette Sted en lignende spontan Anerkendelse fra dansk Side af de engelske Redningsmænd, som Englænderne, den engelske Regering og Presse netop i de Dage havde udvist overfor de brave amerikanske Sømænd, der havde frelst den synkefærdige engelske Damper *Antinoe's* Besætning. Selveste Englands Erhvervsminister modtog Amerikanerne i Southampton og tildelte dem høje Æresbevisninger og mere kontant Anerkendelse for deres Daad. Hvad gjorde vi? En af vore Regerings-Repræsentanter i London sendte i Smug et Takke-telegram til *Idaho's* Fører — først vor Artikel henledte Maaneder efter Redningsdaaden den danske og engelske Presses Opmærksomhed paa dette Telegram — og det tog Regeringen meget lang Tid at faa de iøvrigt nydelige Opmærksomheder i Guld og Sølv overrakt til *Idaho's* Besætning.

Vi gjorde ved den Lejlighed den Betragtning gældende, at en Medalje af en eller anden Art burde følge med Belønningen. Hertil hævdede Erhvervsminister *Stauning*, at den engelske Regering holdt ikke af, at engelske Statsborgere modtog fremmede Dekorationer. Det kan være, at Hr. *Stauning* har Ret. Men meget tyder paa det modsatte. Gang paa Gang læser vi i de engelske Dagblade, at den engelske Regering selv tildelede andre Nationers Sømænd Redningsmedaljer. For nogle Dage siden bragte *Times* saaledes Meddelelse om, at Kong George, paa det engelske Erhvervsministeriums Indstilling, havde uddelt to Redningsmedaljer og en Masse Sølsvager til japanske Søfolk, der særligt havde udmærket sig under Bjergningen af Passagererne paa den engelske Damper *City of Naples* af Liverpool.

Saa vi behøver næppe at holde os tilbage næste Gang vi ønsker offentligt at demonstrere vor Tak til engelske Sømænd for en brav Redningsdaad.

TRAFIKKEN OVER OG GENNEM BROERNE

Det er kun naturligt, at Dagspressen stadig beskæftiger sig med Trafikspørgsmaalet over og under Knippelsbro og Langebro. De nuværende Tilstande er utaaelige. Der spildes altfor mange Arbejdstimer ved Broernes evindelige Oplukninger — man vilde forfærdes over Tabets Størrelse, hvis en Nationaløkonom paatog sig at udregne dette. Skibsfarten og Havnebestyrelsen har længe haft deres Opmærksomhed henvendt herpaa, og nogen Bedring er ogsaa opnaaet i de ulidelige Tilstande. Broerne lukker nu tidligere op end forhen, men vi skal være de første til at indrømme, at de paagældende Reformere langt fra er tilstrækkelige.

Den virkelige og endelige Løsning er og maa blive den Opfyldning mellem de to Broer, som vi detaljeret har gjort Rede for i disse Spalter. Den kommer ogsaa før eller senere, selv om dens Realisation vil møde nogen Modstand fra Særinteresser og fra en velmenende Byplans-Klike. Men i Mellemtiden kan megen Tidsspilde undgaas ved, som vi ogsaa her tidligere har foreslaaet, at holde Broerne aabne hele Natten og i Stedet for højere kræve lavere Broafgifter for de Skibe, der gaar gennem Broerne i Tidsrummet mellem Kl. 8 Aften og 7 Morgen. Desuden kan Broerne uden væsentlig Ulempe for Skibsfarten holdes lukket i de allertravleste Timer om Dagen fra 7 til 9 om Morgenen og fra 4 til 7 om Eftermiddagen, som foreslaaet i disse Spalter af den kendte Reder, Generalkonsul A. N. *Petersen*. Det vil hjælpe meget. Paa den anden Side maa Borgerne ikke glemme, hvad Københavns Havn betyder for København — der maa selvfølgelig ikke lægges den internationale Skibsfart Hindringer i Vejen. Københavns Havn har sit gode Navn Verden over, fordi den er tilgængelig paa alle Døgnet

(Fortsættes Side 705).

TRÆLAST - DÆKSLAST OG DYBGAAENDE

Ved Retten i Hull er i disse Dage afsagt en Dom, som, hvis den opretholdes af de højere Instanser, vil faa stor Indflydelse paa Trælastfarten paa U.K.

Den engelske Dampet »Octavus« var for nogen Tid siden kommet til Hull med en Ladning Trælast fra Finland. Ved Ankomsten var Skibet lastet 8¼ Tomme for dybt, hvad der svarede til en Overvægt paa 136 Tons. Sagen blev indbragt for Retten, og her paastod Skibets Sagfører, at »Octavus« ikke var overlattet, da det afgik fra Finland, men at den tørre Trælast paa Dæk havde trukket saa meget Vand paa Rejsen fra Regn og Søer, som havde slaet over, at Skibet efterhaanden kom dybere i Vandet. Om der for eventuelt kunde siges at foreligge en Lovovertrædelse, var den i hvert Fald forarsaget af Omstændigheder udenfor Kaptajnens Kontrol. Retten nægtede at godkende denne Forklaring, og Dommeren udtalte, at en Kaptajn, som laster sit Skib med Træ-

last, saa det kommer helt ned paa Lastemærkerne, paatager sig Risiko i Tilfælde af Storm og høj Sø og maatte være at dømme, hvis Skibet kommer frem med Lastemærkerne under Vand.

Den engelske Skibsfartspresse udtaler, at denne Sag vil blive fulgt med stor Interesse gennem de højere Instanser. Det fremhæves, at det praktisk talt vil være umuligt for en Kaptajn at afgøre, hvor meget Vand Dækslasten vil trække paa Rejsen i Tilfælde af daarligt Vejr. Tørhedsgraden kan jo være højst forskellig, naar Trælasten tages ind paa Lasteplassen; og desuden er jo de forskellige Træsarter ikke lige modtagelige for Vand. Nogen nøjagtig Beregning er derfor udelukket.

I al Almindelighed vil Forbruget af Bunkerkul paa Rejsen mere end opveje Ekstravægten fra det indsugede Vand, men man bør være opmærksom paa, hvad Skibene nu eventuelt kan vente sig i engelsk Havn.

F R A U G E T I L U G E (fortsat)

Timer og, i Modsætning til de fleste andre Verdenshavne, uafhængig af Flod og Ebbe. Vi skulde grumme nødig skabe unaturlige Forhindringer for Skibsfarten, naar denne ikke hæmmes af naturlige. Og vi maa først og fremmest huske, at uden vor Havn og uden dens smukke Omdømme Verden over vilde København sygne hen til at blive en meget mindre By uden nævneværdig Betydning, et blot og bart Administrationsseade.

Man har Grund til at være vor Havnebestyrelse taknemlig for den Forstaaelse, den har haft af Københavns Havns Betydning for samtlige Borgeres, ja man kan trygt sige hele Landets Tarv. Den har sørget for at bringe Udgifter og Omkostninger ned til samme Niveau som før Krigen, og den internationale offentlige Mening har adskillige Gange holdt Københavns Havn frem som det gode Eksempel, andre Verdenshavne burde følge. Det er derfor uforstaaeligt, at en forstandig Mand som Byretsdommer *Jesper Simonsen* i et Interview i *Ekstrabladet* i ramme Alvor kan beklage, at Københavns Kommune har saa liden Indflydelse indenfor Havneudvalget, for hvis Dør han ganske uberettiget lægger Ansvaret for de fortvivlede Trafikforhold over Broerne. I Betragtning af de tragiske Resultater af kommunalvedede Havne, vi i dette og andre Numre af *Søfarts Tidende* har dokumenteret, forekommer det os, at Sporene af kommunal Drift skræmmer i en uhyggelig Grad. Saa vidt vi husker, saa er da ogsaa Havnebestyrelsens kommunalvalgte Medlemmers eneste Indsats den, at have krævet upaakaldede Nødarbejder i Havnen for at lindre den beklageligt store Arbejdsløshed. Nej, Gud ske Lov har Kommunalbestyrelsen ikke Magt som Lyst til at trumfe kostbare og uproduktive Arbejder igennem indenfor Havne-Administrationen — ellers stod Københavns Havn næppe idag som Verdens billigste Storhavn.

AARHUS - DET NYTTEDE IKKE!

I vor sidste Artikel om de utilbørlige Tilstande i Aarhus Havn henstillede vi til Ministeriet for Offentlige Arbejder at skride ind og tvinge forskellige Ændringer igennem. For, tilføjede vi, det nytter næppe at appellere mere til Aarhus Havneudvalg.

Det Svar, som Aarhus Havneudvalg igennem Konsul *Barnow* har givet paa vore Anker, bekræfter vor Formodning, at en Appel til Havneudvalget er virningsløs. Det er bare fornærmet. Det kommer ikke Udvalget overraskende, at »dette Blad nu igen er ude med et Angreb«. Der var en Gang — den Gang Aarhus Havneudvalg selv foreslog en Nedsættelse af de me-

ningsløst høje Havneafgifter, men ikke fik Lov til Nedsættelsen af Ministeriet for Offentlige Arbejder — at vi virkelig troede, at Aarhus Havneudvalg var sit mangesidede Ansvar bevidst. Man maa nemlig ikke glemme, at de Herrer i Aarhus ikke sidder i Havneudvalget alene for at varetage aarhusianske kommunal-politiske Interesser. Deres Pligter og Ansvar er større end som saa. De maa virkelig se at finde den Generalnævner, der gaar op i Aarhus Interesser uden at træde Skibsfartens, Handelens og det konsumerende Publikums for nær. Der kræves diplomatiske Evner og nogen Resignation til at finde den Generalnævner, men de Herrer maa huske, at træder de nogen af de nævnte Interesser for nær, kan de ikke undgaa at skade Aarhus allermest. Og de har allerede skadet Aarhus' sande Interesser saa meget, at det Tidspunkt næppe kan være fjærnt, hvor Aarhusianerne selv maa og vil kræve de Herrer til Ansvar. De udenlandske Redere, der kender noget til Aarhus og andre danske Provinshavne, gaar allerede langt uden om disse Havne. Repræsentanten for et stort engelsk Rederi, der i disse Dage har opholdt sig her i Byen, har overfor Forfatteren af disse Linier udtalt, at hans Firma vilde ikke drømme om at tage en Option paa Aarhus eller anden dansk Provinshavn uden mod stipuleret Fragtforhøjelse. Et af vore store Rederier har i denne Uge modtaget Brev fra en norsk Forbindelse, hvori denne siger som Forklaring paa, hvorfor et bestemt Skib ikke kom hertil, at han foretrak 5 Lossehavne i Sverige fremfor i Danmark, fordi man i Danmark maa betale fulde Havneafgifter i hver Provinshavn, selv om man kun losses et beskedent Kvantum hvert Sted.

Vi ved, hvad vi taler om, og vi vil endnu engang give de brave Aarhusianere det Venneraad, at faa deres Havneudvalg eller i hvert Fald deres Havneafgifter og Bugseringssystem ændret og en saadan Meningsløshed som Litsenpengene helt afskaffet. Gør de ikke det, vil de vaagne en skønne Morgen og finde deres fortræffelige Havn med de glimrende Udviklingsmuligheder boykottet af den internationale Skibsfart — maaske med Undtagelse af de Katteædere, der hovedsagelig repræsenterer den internationale Skibsfart i danske Farvande i Øjeblikket.

IKKE FLERE STATSKONTORER

V i har flere Gange kraftigt protesteret imod det af Regeringen fremsatte Lovforslag om Forbud mod privat Forhyringsvirksomhed og Indførelse af Statskontorer til at udføre Forhyringen. Det er indlysende for de praktiske Erhvervs Mænd, at et saadant Stats-

FORANDET STORE STAALKARTEL AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den franske Presse er i denne Tid meget ivrig til at drøfte de Planer, der er oppe for at skabe en stor Staalkartel, og nu som saa ofte før stikker den franske Aversion imod Karteller Foden frem. Man er fra gammel Tid bange for deres Virkninger, tror at de kun vil flaa Forbrugerne, og dette typisk galliske Synspunkt har som bekendt fundet Vej til Lovgivningen, der paa saa mange Maader lægger Sammenlutninger Hindringer i Vejen. Der er Tradition for, at man skal være imod de koncentrerende Bevægelser indenfor det økonomiske Liv, og paa Baggrund heraf forstaar man, at den franske Offentlighed nu er saa stærkt paa Post, som den for Tiden er overfor det Kartel, som de tyske, franske, belgiske og luxemburgske Jærnværker konstituerede paa Mødet i Bryssel. Man aner, at der er Ugler i Mosen, og uden Tvivl vil de Beslutninger, man vedtog i den belgiske Hovedstad, komme til at spille en stor politisk Rolle i denne Vinter. Allerede nu har de franske Socialdemokraters Fører, M. Blum, udbedt sig en Forklaring om, hvad der menes med de Konventioner, som Kartellet har opstillet, og han lægger ikke Skjul paa, at han vil bringe Spørgsmaalet paa Bane, naar der skal tales Udenrigspolitik i det franske Deputeretkammer.

For en Gangs Skyld har M. Blum Nationalisterne til Meningsfæller. De er alt andet end glade ved den fransk-tyske Forbindelse, som nu er indledet, og den franske Sagkundskab er kommet med Indvendinger, som det er umuligt at tilsidesætte.

*

Det er særlig nogle Udtalelser af M. Loucheur, som man lægger Mærke til. Han har gennem Aar været ikke blot en talentfuld Forkæmper for fransk-tysk Samarbejde men tillige en af dem, der har søgt at faa et effektivt Samarbejde i Stand mellem alle de Lande, der er i Stand til at producere. Sidst han slog et Slag for denne gamle Yndlingstanke var paa det nu afsluttede Genève-møde, hvor han holdt en Tale, som ikke vakte nok Opmærksomhed i den internationale Verden. Han pointerede som sin Mening, at det kommende Kartel i meget høj Grad vil ramme Konsumenterne og da ganske særlig Maskin- og Elektricitetsindustriene, som vil blive tvunget til at betale højere Priser. De mindre jærnproducerende Lande vil komme ud for store Vanskeligheder, for slet ikke at tale om dem, der ikke kan fremstille Jærn, og i et interessant Interview i *Usine* præciserer han sit Standpunkt.

Det nye Kartel staar ganske vist aabent for alle Stater, men da Indmeldelsesvilkaarene bestemmes af dem, der har stiftet den nye Sammenlutning, kan man gaa ud fra, at der næppe bliver Adgang for dem, man nødig vil have med. Det vil derfor være nødvendigt, at der fra de enkelte Staters Side udøves en vis Kontrol, der skal bestaa af Folk med national-økonomisk Viden og som skal støtte sig baade til Producenter og Konsumenter. Kan dette gennemføres mener Loucheur, at der kan vindes noget af den Tilid, som i hvert Fald det franske Folk saa ganske savner. Den Basis det hele er lagt paa er ogsaa alt for snæver. Den maa gøres rummeligere, og her staar ikke mindst den franske Skibsfart bag hans Krav. Med fuld Ret føler den i mange Henseender sine Interesser truede.

Henimod Maanedens Midte fremkom der nogle vigtige Meddelelser, der belyser det nye Kartels hele Karakter. Der er ikke noget intimere Baand mellem de fire Landes Staalinteresser, og som flere af Klausulerne viser, vil man holde sig helt udenfor Politik. Det har dog ikke kunnet afholde Regeringerne fra med stor Opmærksomhed at følge Forhandlingerne,

og der er fra forskellige Side fremført Ønsker, der viser, at man ikke ser med Sympati paa Realisationen af et stort Kartel, der omend det er upolitisk, dog kan blive som en økonomisk Stat i Staten.

Kartellets Program, om man saa vil, er at skabe et stabilt Forhold mellem Produktionens Kvantiteter i de fire Lande. Dermed mener man at kunne muliggøre en fornuftig Prispolitik, der skal blive til Gavn for alle. Derimod er det ikke Kartellets Mening at bestemme Priserne eller fordele Markederne. Det hele er en Udvidelse i internationalt Format af det gammelkendte tyske Rohrstahlgemeinschaft.

Det var efter tysk Initiativ at Forhandlingerne aabnedes for to Aar siden, og naar det har krævet saa lang Tid, førend man kom til et Resultat, har det dels beroet paa den politiske Situation, som forhindrede Tilnærmelser, dels paa de gode Konjunkturer, som paa Grund af Valutaen gjorde sig gældende i Frankrig og Belgien. Saa længe det var Tilfældet, havde man ikke saa overdreven megen Lyst til at indlade sig i afgørende Forhandlinger med Tyskland.

*

Flere af de franske Blade taler om at Kartellet har indført en »økonomisk Malthuisionisme«, fordi Aftalerne ogsaa tager Sigte paa at begrænse Produktionen for ad den Vej at faa Priserne til at stige. Heroverfor hævder Producenterne, at en saadan Politik vil slaa saa mange Foretagender ihjel, at det ikke vil være til nogen Fordel for Staalværkernes Ejere. Efterspørgslen bliver for ringe.

Til Grund for Beregningerne ligger Produktionen i indeværende Aars to første Kvartaler. Sammenlagt drejer denne Produktion sig om 12,681,000 Tons i de fire Lande inklusive Saaromraadet. Tysklands Andel heri er 5,295,000 Tons, Frankrig 4,093,000, Belgien 1,381,000, Luxemburg 1,081,000 og Saaromraadets 826,000 Tons.

For at faa Kontingentspørgsmaalet løst paa en nogenlunde retfærdig Maade, har man saa vidt muligt bibeholdt den Proportion, som kommer frem i disse Tal. Det gik dog ikke uden Vanskelighed. Belgierne var f. Eks. ikke tilfredse men ønskede et større Kontingental og Belgiernes Delegerede, den smidige M. Tresenster forklarede, at det var umuligt at tilfredsstille de belgiske Selskaber med mindre man gav dem Ret til en maanedlig Produktion af 295,000 Tons i Stedet for at tilbyde 265,000. Med sine 55 Smelteovne er den belgiske Gruppe saa nær ved sin Kapacitet, medens 25 pCt. af de franske og tyske Ovne er slukkede, men til Trods for den bedre Stilling vil Belgien dog have bedre Kaar. Man forhandlede en Del frem og tilbage, og Belgien sejrede. Naar der kommer en Smule bedre Tider i de andre Lande, stilles Belgien væsentlig bedre.

Den Skala, som Fordelingen nu foretages efter, ser saaledes ud: Tyskland 43.18, Frankrig 31.18, Belgien 11.56, Luxemburg 8.20 og Saar 5.78 pCt. Alt det teknisk-økonomiske skal ledes fra Paris, hvor der oprettes et stort Kontor, der bl. a. ogsaa skal paase, at Kontingenterne ikke overskrides. Sker dette, er den lovovertrædende Gruppe forpligtet til at betale en Bøde paa fire Dollars pr. Ton. Paa den anden Side yder Kartellet Erstatning til den, der af en eller anden Grund har maattet indskrænke sin Produktion.

*

Utvivlsomt er det nye Staalkartel særdeles god i sin tekniske Konstruktion. At den har været udsat for Angreb fra mange Sider, var kun hvad man kunde vente, og der vil sikkert komme mange efter. De, der

(Fortsættes Side 709).

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I SEPTBR. MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i September Maaned 1926 indgaaede Skibe var 554 med 304,755 N.R.T. mod 670 Skibe med 335,746 N.R.T. i August Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 570 med 320,552 N.R.T. mod 678 med 336,776 N.R.T. i August Maaned.

Af de i September Maaned indgaaede Skibe indgik 329 Skibe med 198,110 N.R.T. i Ballast, medens 76 Skibe med 14,414 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med August Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 387 med 170,934 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 388 med 169,248 N.R.T.

Havnetrafikken er gaaet noget tilbage i de sidste Maaneder, men er dog i Forhold til Aaret forud oppe paa en ganske overordentlig Højde. Der er i Maanedens Løb udført ca. 550,000 Tons Varer, væsentligst Kul, Træ og Korn, og indført ca. 40,000 Tons, væsentligst Erts, Metal, Gødningsstoffer og Sild. Danmarks Tonnage er gaaet ret betydeligt ned, nemlig fra 114 Skibe med 69,571 N.R.T. til 74 Skibe med 54,723 N.R.T., men Danmark indtager dog Pladsen som Nr.

3 efter Tyskland med 195 Skibe med 75,633 N.R.T. og Sverige med 114 Skibe med 66,659 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	5	2,508
Danzig	53	8,273
Danmark	74	54,723
Tyskland	195	75,633
England	25	31,028
Estland	5	910
Finland	11	7,400
Frankrig	9	10,860
Grækenland	1	1,994
Holland	6	4,137
Letland	12	11,905
Lithauen	1	437
Norge	35	20,908
Polen	7	4,708
Rusland	1	2,672
Sverige	114	66,659

Passagertrafikken udviser den sædvanlige Nedgang paa denne Aarstid, og kun for den direkte Trafik til Amerikas Vedkommende viser den en Stigning.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 19. Oktober 1926.

De sidste Dage i forrige Uge kunde opvise et meget fast Fragtmarked, og denne Uge er begyndt godt; især har der været livlig Efterspørgsel efter Kul fra Nord-Staterne og Korn fra Montreal. Montreal maa og skal af med store Kornmængder inden Sejlladsen hindres af Isen. Ifjor lukkede St. Lawrence tidlig i December, og naar der regnes med en ligesaa tidlig Lukning iaar, vil det sige, at Hovedmængden af Canadas Udførsel skal expederes paa 6/7 Uger mod vanligvis 6 Maaneder. Det er rimeligt nok, at Kornkøbmændene har villet vente saa længe som muligt, i Haab om at Kuleksporten fra Staterne vilde tage af, eller helt holde op. Ingen betaler mere end højst nødvendigt, men nu indser Befragterne, at der maa betales Rater, som staar i Forhold til Nord-Amerikas, hvis de i det hele taget ønsker at faa Tonnage, og Tonnagen kan faas, men det er ligesaa rimeligt, at Rederne tager det bedste, som er at faa. Til U.K. er betalt 6/6d. pr. Quarter, til Rotterdam direkte 28 Cents pr. 100 lbs. og Quebec/Rotterdam 30 Cents for 11,000 Tonner; Montreal/Vestitalien 36/37 Cents og til Sverrig noteres 30/32 Cents. Det er sejlbare Rater tiltrods for de ualmindelige høje Bunkerpriser. Kulbefragtingen fra Staterne til U.K. foregaar mere jævnt, og Raterne varierer fra 27/- 29/- for prompt, ned til 19/- for December. Efterspørgslen efter Kul til danske, svenske og norske Havne har sat Kulør paa Markedet i sidste Uge, og selv om der ikke sluttet Snesevis af Baade daglig, er der gjort en hel Del til meget respektable Rater. Fra 6.50-7 Dollars er det gaaet rask op i 7.50-8 Dollars, og da den norske Krone pludselig steg voldsomt, forlangte og fik de norske Redere norske Kroner i Stedet for Dollars eller Sterling. Det højeste, som er betalt til Norge, er vistnok 35 norske Kroner for 4,300 Tons Motorskip. Da det gælder om at skaffe Kul spiller en 5 Kr. i Fragten ikke saa stor Rolle, og i det lange Løb er det Forbrugerne, som betaler Merprisen.

Australien er gaaet frem, og La Plata har tangeret de 40/-, en Rate, som kun de færreste husker at have set fra den Kant. Nord- og Østersøen er rigtig god, og Spring paa 5/- for Træ fra de nordlige Havne har været ret almindelig.

Fra England kommer alarmerende Meddelelser om Minearbejdernes forskellige Forslag og Trusler. Pengene maa strømme ind til de Strikende, enten de nu kommer fra Forbundsfæller i Udlandet, eller fra anden

Kilde. Mange Penge skal der jo til for at føre en saa langvarig Krig. Det er længe siden, at Fagforeningskasserne var opbrugt, og Arbejderne og deres Familie kan ikke leve af ingenting, saa et Sted maa Midlerne komme fra.

Tyskland og Polen taler om Eksportforbud for Brændsel, om det er for at kunne forlange højere Priser skal være usagt, men Faktum er, at de Nationer, som maa have Kul og Koks faar Lov til at betale.

Medens dette skrives meldes om yderligere Fremgang i enkelte Markeder. Saaledes rapporteres sluttet til 32/6d. fra U.S.A. til U.K. for November Lastning. Til Skandinavien forlanges op til 9 Dollars, Susa/Sunderland har betalt 32/- for Esparto og 31/3d. Bona/Boness.

TRÆLASTMARKEDET

Kotka/Hull, 400 Stdr., sluttet til 64/-; Sundsvall/Hull 450 Stdr. 71/-; Skellefteå/Hull 75/-; Kotka/London 1,100 Stdr. 62/6d., alt netto. For 650 Stdr. Baad Yxpila/London noteres 65/- 70/-, og 750 Kotka/London 67/- En svensk Baad rapporteres sluttet Kotka/London til 56/6, og hvis dette passer er det rimeligt nok, at Befragterne forsøger at udnytte denne Befragtning, men en saa daarlig Slutning kan umuligt ødelægge det hele. Det er heller ikke givet, at ovennævnte Slutning er helt »Bona fide«. Det har ialfald vist sig, at adskillige D.B.B. og Props Laster, som er taget paa Spekulation rapporteres sluttet til 3/- à 5/- under, hvad der bevisligt kan faas, men naar det senere hen kommer frem, at det er Spekulanternes egne eller time-chartrede Baade, som har taget den lave Fragt, forstaar man det bedre. En Masse Laster skal ud endnu iaar, og Forholdene tillader ikke Skibene at sejle, med mindre der betales en anstændig Rate. Et Tidens Tegn er at de engelske Importører har ansøgt »Board of Trade« om Tilladelse til at ophæve Dækslastrestriktionerne en Tid fremover for at faa Træet billigere frem, men har faaet Afslag.

KUL, KOKS ETC.

Bunkerpriserne stiger og stiger, og det bliver vanskeliggere for hver Dag at faa Bunkers i det hele taget. Markedet i de hjemlige Farvande er derfor gaaet frem paa det sidste og helt pæne Rater er opnaaet. For Eksp. Rotterdam/Helsingfors 12/- for Kul, Rotterdam/Danmark 12/- for Koks, og til Oslo endog 12 Kroner med fri Losning; Stettin/København betaler 9/6d. for 2/3,000 Tonner, 12/- 1/1,500 Tonner og Danzig/København 9/- 10/-.

(Fortsettes Side 710)

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linjer) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

JØRGEN L. FISKE
(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER

SWORN SHIPBROKER

KOLDING

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6·16·68
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

HAVNETRAFIKKEN I ROTTERDAM I SEPTEMBER 1926

Travlheden i Rotterdams Havn vedvarede i afvigte Maaned, omend i noget mindre Grad. Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa Hamburg/Antwerpen/Rotterdam blev 37.5 pCt. mod 38.1 pCt. i August Maaned. Af alle de Skibe, der indkom i Nieuwe Waterweg var 69.3 pCt. bestemt for Rotterdam.

Forholdet mellem ankomne og udgaaede Skibe i Ballast og med Ladning udviste en betydelig Ændring til det bedre, som det fremgaar af nedenstaaende Statistik:

	Antal Skibe med Ladning.		
	Sept. 1926	Sept. 1925	Aug. 1926
Ialt ankommet	675	738	630
Ialt udgaaet	1,307	713	1,258
Ankommet med Stykgods	481	480	464
Udgaaet med Stykgods	521	480	474
Udgaaet med Kul	763	205	746

Det vil ses, at Kulafskibningerne er i stadig Stigning. De udgaaede Kulladninger var bestemte for følgende Lande:

Nord-Europa	198
Frankrig	195
Italien	45
England og Irland	244
Nord-Amerika	9
Syd-Amerika	5
Andre Lande	67

Antallet af Skibe, der indkom i Nieuwe Waterweg for Bunkers, var betydeligt mindre end i den foregaaende Maaned, nemlig 336 Skibe mod 436 Skibe. Som Følge af denne Formindskelse er Ventetiden blevet noget kortere for Bunkerskibe, men man maa dog stadig regne med et Par Dages Tørn. Da der ikke arbejdes i Havnene om Søndagen, er der navnlig om Mandagen samlet et stort Antal Skibe udenfor Hook van Holland. Antallet har til Tider været op imod 100.

Tilførselen af saa godt som alle Varegrupper var

større end i September Maaned i Fjor. Der ankom saaledes 70,000 Tons Korn mere, hovedsageligt ved Stigning af Indførselen fra Nordamerika. Endvidere udviste Træ og Bomuld stærk Stigning.

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden — fordelt efter Nationalitet — indgaaet til Rotterdam i September Maaned 1926, samt Antallet af udgaaede Skibe i samme Maaned.

Nationalitet	Indgaaede Skibe				Udgaaede Skibe	
	Dampskibe		Sejlskibe		med i	
	Antal.	Tons Netto	Antal.	Tons Netto	Ladning	Ballast
U.S.A.	20	73,766	—	—	22	1
Argentina	1	1,604	—	—	—	—
Belgien	11	13,665	—	—	9	1
Brasilien	3	10,160	—	—	3	—
Kina	—	—	—	—	1	—
Czeckoslovak. ...	1	1,973	—	—	1	—
Danzig	2	5,652	—	—	2	—
Danmark	25	40,527	—	—	20	3
Tyskland	214	264,865	—	—	170	33
Estland	5	4,351	—	—	3	—
Finland	9	8,476	—	—	8	—
Frankrig	193	244,655	—	—	174	6
Grækenland ...	19	42,046	—	—	9	6
Storbritannien .	456	456,465	1	167	412	41
Ungarn	1	2,387	—	—	—	—
Italien	39	100,788	—	—	37	7
Japan	11	55,821	—	—	8	3
Jugoslavien ...	4	10,492	—	—	2	1
Letland	2	1,918	—	—	3	1
Nederlandene ..	238	406,340	4	392	199	35
Norge	125	154,448	—	—	92	27
Portugal	7	13,179	—	—	5	1
Rumænien	1	1,426	—	—	2	—
Rusland	2	3,278	—	—	1	1
Spanien	27	45,510	—	—	26	2
Sverige	139	152,882	—	—	112	16
Ialt ..	1,555	2,116,574	5	559	1,321	184

Ialt udgaaet i September Maaned 1926: 1,505 Skibe med 5,884,475 m³.

U G E T I L U G E (fortsat).

kontor vilde være ensbetydende med forøgede Udgifter og en daarligere Varetageelse af Skibsfartens Interesse end den nuværende Ordning.

Venstres Medlemmer i Udvalget har tilkendegivet Regeringspartierne, at man ikke ønsker at medvirke til Lovens Gennemførelse alene af den Grund, at den vil paaføre Statskassen en Merudgift. De Konservative tiltraadte denne Tilkendegivelse. Blandt de Radikale er der i hvert Fald en Fløj, der ikke ønsker flere Statskontorer, og Forslaget kan derfor næppe føres gennem Folketinget.

København udtaler i denne Forbindelse, at man fra Socialdemokraternes Side vistnok vil prøve paa at forcere Sagen frem til en Afgørelse i Folketinget, idet man har indkaldt Ændringsforslag til Forslaget.

Naa, Ændringsforslag kan ogsaa forkastes. Et er givet, slige Statskontorer er kostbare og ikke paakrævet, men direkte til Skade for Landets næststørste Erhverv.

ER ENDEN NÆR?

Fremræggelsen af Regeringens Kriseforslag vil antagelig, at dømme efter dets Modtagelse baade i Erhvervskredse og af Politikerne, blive skæbnesvangert for den siddende Regering. Meget tyder ogsaa paa, at Regeringen selv er klar over sin vanskelige Stilling. Den ved selvfølgelig, at en Arbejderregering ikke kan leve Vinteren over med en daglig stigende

Arbejdsløshed, og Kriseforslaget smager i Virkeligheden nok saa meget af Valgflæsk som af konstruktivt Statsmandskab. I en ledende Artikel karakteriserer Dagbladet *København* dette Lovkompleks som Diletanteri, og vi kan fuldtud tiltræde den Betegnelse af Lovforslaget. Man tager, siger nævnte Blad, 24 Mill. Kroner fra den i Erhvervslivet anbragte aktive Kapital og uddeler i Understøttelser og Tilskud til de Erhvervsvirksomheder, som ikke kan klare sig i Konkurrencen. Man starter et statsgaranteret Laanekontor med Uddeling af Laan i Øst og Vest samtidig med, at man har krævet af Landets Seddelbank, at den skal stramme Kreditten.

Det er jo givet, at Tilskuddene bliver en ny hurtigt virkende Byrde for det produktive Erhvervsliv, der i Forvejen er ved at synke i Knæ under de paa det hvilende Skattebyrder. Og dertil er det sandsynligt, at adskillige af de projekterede Laan aldrig vender tilbage. Det vil inden føje Tid kræve nye Skattebyrder; og Hr. *Staunings* Projekt vil — hvis det gennemføres som Helhed — direkte modarbejde den Deflation paa alle Felter, som er en uomgængelig Nødvendighed.

Det vil holde Produktionsomkostningerne oppe og derfor bidrage til at forværre og forlænge Krisen.

(Fortsat fra Side 706).

forener den, gør det ud fra den Betragtning, at det er nødvendigt at ruste sig overfor Amerika, der ellers vil trænge sig meget stærkt ind paa det europæiske Staalmarked. Meget tyder paa, at denne Ængstelse er

berettiget, men ingen kan fortænke f. Eks. den europæiske Skibsfart i, at den med nogen Kritik følger det nye Kartel, der paa saa mange direkte Maader griber ind i Søfartens Liv. Johannes Lehmann.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ODENSE

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

C. HOPPE

*EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE*

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

**DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telgram-Adr.: "Holmøllid"
Amaliegade 38

AAGE BERING

*EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SKIVE*

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

NØRRESUNDBY

VEJLE

N. C. BACH

*EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY*

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

(Fortsat fra Side 707)

MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Kulrater følger endnu ikke med. Forskellen fra nu og for 2/3 Maaneder siden er mikroskopisk tiltrods for, at Udgifterne er de samme, og Bunkerne gaaet op med 200 à 200 pCt. Det er urimeligt, men heldigvis kan der tjenes lidt paa Hjemturen. Gambia byder nu op til 35/- for 18/2,000 Tons Jordnødder, Sfax/Helsingborg 18/-; Sfax/Danzig 18/-; Tunis/Bristol 17/- kombineret med Esparto til 27/6 30/-. Sortehavet ligger omkring 22/- 24/- til Kontinentet og Donau 28/- 28/6 med 34/9 til 4 danske Havne, hvortil en større Baad netop er sluttet.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Som nævnt er de nordamerikanske Markeder meget faste for prompt Lastning, og vil antagelig fortsætte en Tid udover. Kul er stadig Hovedfaktoren, men Kornet fra Montreal og Staterne betales ogsaa godt, og Gulfen følger efter. Oliekager til Danmark er sluttet til 8/8.25 Dollars, og for December noteres 9 Dollars. Svovl til Hamburg ca. 7 Dollars og 2 finske Havne 8.25 Dollars. Pacific for November/December er gjort til 36/6d. med Option Portland eller Puget Sound til 37/9d. Disse Rater kommer vel snart op i 40/-.

SYDAMERIKA

Rotterdam/Buenos Aires betaler 17/- 17/6d. for Baade i November. Hjemgaaende er ualmindelig fast for prompte Baade. Oktober Tonnage har faaet 37/6d. op til 40/- og 41/- til London, November/December 32/6d. 35/-, medens Januar/Februar Baade desværre har akcepteret 25/-. En Del Baade har faaet 28/6d. 29/6d. for Kul fra Staterne til River Plate og med 35/- hjemover maa det blive en god Forretning.

ØSTEN

Det australske Marked er bedret en Del — 46/6d. — 47/6d. fra Syd-Australien, og vi faar vel snart se Befragtninger til 50/-. Udgaaende Laster er ikke meget værd, og for at tage en Ballastrejse er 50/- knapt nok

selv for 8/10,000 Tonnere. For Kul fra Newcastle N.S.W. til Buenos Aires er sluttet 2 Baade til 32/6d. og 35/-, og Calcutta har taget 2 Baade til U.K. til 30/-; Port Said 24/-.

TIME CHARTER

Der gøres ikke meget, da de professionelle Operatører finder Risikoen vel stor, saaledes som hele Fragtmarkedet ligger, men de, som i Tide tog Baade op, gør nu gode Forretninger.

**REKONSTRUKTIONEN AF SVENDBORG
SKIBSVÆRFT**

Efter lange Forhandlinger med Landmandsbanken i København er der stiftet et Aktieselskab med en Kapital paa ¼ Mill. Kr., som skal overtage Svendborg Skibsværft og drive det under mindre Former. Selskabet begynder sin Virksomhed den 1. November.

FIRE FISKEKUTTERE SAVNES

Trods alle Eftersøgninger savnes ethvert Spor af Kutterne »Nordboen«, »Kathrine«, »Linnea« og »Gurli«. Hver af disse Baade har fire Mands Besætning, saa det er et drøjt Tab for Byens Fiskerbefolkning.

Hertil kommer yderligere de Kuttere, som man ved er forlist under Stormen, og om hvis Skæbne der ingen Tvivl er.

Store materielle Tab.

Indtil nu har Fiskerifartøjsforsikringen haft et Tab paa materiel Skade paa ca. 120,000 Kr. Erstatningerne for Tab af Menneskeliv vil for Fiskernes egen Ulykkesforsikring løbe op til meget store Beløb.

Efter Ulykkesforsikringslovenes Bestemmelser skal der til hver Forsørgers Efterladte ydes en Erstatning paa 12,000 Kr. Hertil kommer saa Erstatningerne for de omkomne, der ikke er Forsørgere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Arbejdstiden i Panamakanalen.

Ledelsen for Panama Kanalen meddeler, at Gods vil blive udleveret til og modtaget fra Skibe i Havn i følgende Arbejdstider, der kun vil blive fraveget i Nødstilfælde efter Ordre fra Modtager eller Afsender: Fra 7 Form. til 3 Efterm og fra 5 Efterm. til 1 Form.

Skibssalg.

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab har solgt Damperen »Delaware« ex »Newa« til et finsk Rederi. — Baaden, der laster 4,100 Tons d.w., er bygget i Newcastle 1902, og gennemgik Survey i 1924. — Besigtigelsen har i disse Dage fundet Sted her i Byen, og Overtagelsen finder Sted straks.

Salg af danske Skibe.

Dampskibsselskabet »Normannia«, Firma A. N. Hansen, agter efter Forlydende at sælge sine to Dampskibe »Alderney« og »Norman Isle«. Damperen »Alderney«, der for Tiden ligger i Antwerpen, skal sælges til et italiensk Rederi, og Prisen siges at være 16,000 Pd. Serling. Dette Skib, der er paa 4,430 Br. Reg.-Tons, er bygget 1906 i Newcastle, og det blev indkøbt her til Landet for et Par Aar siden. Den anden Damper »Norman Isle«, der omtrent samtidig kom under dansk Flag, er paa 4,390 Br. Reg.-Tons og bygget 1908 i Dumbarton. Dette Skib, der ligger i Liverpool, vil ogsaa blive solgt i de nærmeste Dage, rimeligvis til Italien eller Grækenland.

Svensk Skibsmægler dømt for falsk Angivelse.

Ved Helsingborgs Raadhuset havde Skibsmægler K. Holmström anmeldt Skibsreder B. Carlström for Mened i et Vidneudsagn i Processen om Damperen »Hildur« Sprængning i 1919. Retten afviste imidlertid Sigtelsen mod Skibsrederen, men idømte derimod Skibsmægler Holmström 4 Maaneders Strafarbejde for falsk Angivelse. Endvidere skal han erstatte Skibsrederen Sagens Omkostninger.

Ilanddrevet Flaskepost.

I Nærheden af Laholm er der fundet en Flaskepost. Den i Posten indeholdte Skrivelse viste sig at stamme fra en

estnisk Sømand paa Rejse fra Skellefteå til London. Det fremgaar af Skrivelsen, at der rasede en frygtelig Storm, og at alle havde maattet begive sig op paa Dækket. Der frygtes nu for, at der er sket endnu et Skibsforslis, som der hidtil ikke er fremkommet Efterretning om.

Senere meddeles fra Skellefteå, at den ved Laholm fundne Flaskepost uden Tvivl er ægte og stammer fra den estlandske Damper »Uku«, der er hjemmehørende i Pernau. »Uku« afgik fra Skellefteå den 26. September til London. Den havde 10 Mands Besætning.

Stranding ved Sønderho.

Under den voldsomme Storm Søndag Aften er Fiskekutter »Knud Børgen« af Esbjerg strandet ved Sønderho. Besætningen, 4 Mand, reddedes af Sønderho Redningsbaad. Strandingssarsag: Maskinskade og Lækage.

Kutteren sidder helt oppe i Havstokken kun faa Meter fra Klitterne, og paa Lavvandstid kan man gaa tørskoet ud til Kutteren.

Der er nu sluttet Akkord med Svitzer om Bjergningen, hvorved Sønderho Bjergelav skal assistere.

Dødsfald.

Skibsfører Niels A. Thomsen, Sønderho, er efter kun et Par Dages Sygeleje afgaaet ved Døden 66 Aar gammel. Den Afdøde, der var født i Sønderho, kom efter sin Konfirmation i Skibstømmerlære i Nordby, og efter udstaaet Læretid gik han til Søs som Tømmermand, og nogle Aar efter tog han Styrmandseksamen, sejlede en Del Aar som Styrmand og blev saa Fører af Barken »Eliza« af Esbjerg; men da Sejlskibsfarten gik daarligt, tog han ud som Tømmermand med engelske Skibe i nogle Aar, fik saa Plads som Styrmand paa en af »Dania«s Dampere fra Esbjerg. Under Krigen blev denne Damper torpederet under den portugisiske Kyst, og Thomsen paadrog sig da den Hjertesygdom, som blev hans Død. Derefter søgte Thomsen fra Dampskibsfarten og drog til den hjemlige Arne; men denne flittige Mand maatte have noget at beskæftige sig med, og saa byggede han en Motorbaad — en Lægter — til Fart mellem Sønderho og Esbjerg. Thomsen blev, som den energiske Mand han var, ved i denne Gerning indtil for faa Dage siden. Han efterlader sig Hustru og en Datter, der er bosat i Jerne ved Esbjerg. PKP.

POSITIONSLISTE PR. 18. OKTOBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, pass. Skagen 15.10.
s.s. Aalborgshus, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Olsen, afg. Horsens 18.10. til Königsberg.
m.s. Afrika, afg. Suez 15.10. til Aden.
s.s. Aladdin, Nielsen, ank. Kotka 19.10.
s.s. Alexandra, Ankersø, ank. Algier 17.10.
s.s. Alfa, pass. Lydd 18.10.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Palermo 16.10. til Tarragona.
s.s. Amalienborg, Hansen, afg. Chester Pa 9.10.
s.s. Anna, pass. Helsingør 18.10.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, afg. San Francisco 13.10. til Portland.

s.s. Anneberg, Korff, ank. Tampa 15.10.
s.s. Arabien, Harder, afg. Port Arthur (Texas) 13.10.
s.s. Argentina, Juul Larsen, ank. Göteborg 15.10.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Rio de Janeiro 16.10. til Bahia.
s.s.- Arkansas, Snedker, afg. Antwerpen 13.10. til Gulfport.
m.s. Asia, Skjoldam, ank. Vladivostok 16.10.
s.s. Askø, Hjørth, ank. Königsberg 18.10.
m.s. Astoria, Beldring, ank. Yokohama 17.10.
s.s. Astrid, Bjarke, pass. Holtenau 16.10. p. R. t. Björkö.
s.s. Atlantic, Petersen, pass. Beachy Head 15.10. p. R. t. Aarhus.
m.s. Australien, Christensen, ank. Sundsvall 10.10.
m.s. Avance, Hansen, afg. Bremerhaven 17.10. til River Tees.
s.s. Axel, Jensen, ank. København 13.10.

B

s.s. Beira, Kjær, afg. Ystad 18.10. til Helsingør.
s.s. Bellona, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
s.s. Benedikt, Nikolajsen, i Kbhvn.-Mariager og Kbhvn.-Nakskov Ruten.
s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. Birgit, Bang, afg. Råfö 17.10. til Grangemouth.
s.s. Birte, Christensen, afg. Mahlahti 16.10. til Antwerpen.
s.s. Bjarke, Petersen, ank. Emden 16.10.
s.s. Bodil, ank. Barcelona 18.10.
s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Danzig 4.10.
s.s. Bolivia, Prahl, afg. Geelong 16.10.
s.s. Bornholm, Hansen, afg. Gaspe Harbour 16.10.
s.s. Bothal, Larsen, ank. København 17.10.
s.s. Botnia, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eff., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.hv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
19. Oktober 1926.

London	18,23	Madrid	57,50
New York	376,50	Amsterdam	150,65
Berlin	89,55	Stockholm	100,60
Paris	11,20	Oslo	92,50
Antwerpen	10,80	Helsingfors	9,48
Zürich	72,80	Prag	11,16
Rom	16,20	Wien	53,20

KØBENHAVN

P. POULSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

★
TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

TH. IBSEN
AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

★
TELEFON 237
PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

KØBENHAVN

P. F. JEPSEN
AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23

TELEFON: CENTRAL 1330

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH
NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

RANDERS

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.
Pakhusforretning.

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.
Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

ODENSE

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

NR. SUNDBY

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

AMSTERDAM

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: „Jocasse“

PROVIANT LEVERES FR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

ROTTERDAM

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

HAMBURG

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: Sleepmaas
Directør: J. BURGER
Rotterdam
Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:
8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København Telf. Central 1504

ANTWERPEN

STEVEDORING COMPANY
GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

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

MONTREAL

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON
SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE
21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og
i enhver Skibsførers
Kahyt.
Pris 2 0.13-0 portofri
Udgiver:
Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade,
København.

s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Harburg 13.10. til Belfast.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Madeira 16.10. til Kbhvn.
 s.s. *Bratlingsborg*, Christensen, ank. Belige 15.10.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Rotterdam 14.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 15.10.
 s.s. *Britta*, ank. Rotterdam 18.10.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Oporto 13.10. til Kbhvn.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Jakobstad 11.10. til Rotterdam.
 s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Baltimore 12.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Rotterdam 22.9. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, ank. Oran 17.10.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerpen 17.10. til Kbhvn.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Ushant 11.10. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Lorenzo Marquez 12.10.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Paimbeuf 9.10.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Helsingør 17.10. til Stugsund.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Danzig 13.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Almeria 18.10.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, ank. Rotterdam 21.9.
 s.s. *Dancfelt*, Voss, afg. Danzig 18.10. til Tyne Dock.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Norfolk 12.10. til Golfen.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Rotterdam 17.10.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Glasgow 8.10.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 15.10.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Königsberg 18.-19.10. til Memel.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Barcelona 18.10.
 s.s. *Ebro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cadiz 18.10. til Portimao.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Grangemouth 14.10. til Danzig.
 s.s. *Ella*, i Aarhus-Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Danzig 16.10.
 s.s. *England*, pass. Brunsbüttel 18.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Kings Lynn 10.10. til Haparanda; pass. Kielkanalen 18.10.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Newhaven 17.10.
 s.s. *Enighed*, Christensen, pass. Kielkanalen 14.10. p. R. t. Sikeå.
 s.s. *Erik*, Christensen, afg. Calais 16.10. til København.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Holtenau 18.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielkanalen 16.10. p. R. t. Brahestad.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Falmouth 18.10.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Garston 17.10. til Emden.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Wiborg 16.10.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. Kbhvn. 13.10. p. R. t. Halifax.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hamburg 16.10.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Rotterdam 14.10.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Genoa 15.10. til London.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. København 17.10.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Holtenau 17.10.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 7.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Lizard 30.9. p. R. t. Philadelphia.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 17.10.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. København 18.10.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Stettin 16.10.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Montreal 15.10. til København.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Boston (Lind) 9.10.

s.s. *Gerda*, ank. London 17.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sarpsborg 18.10. til Boston.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Frederikshavn 13.10.
 s.s. *Gunver*, afg. Kenitra 18.10.

H

s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 16.10. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Danzig 15.10.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Uleåborg 13.10.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Beira 27.9.
 s.s. *Hans Tausen*, pass. København 17.10.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Rotterdam 18.10. til Cuxhaven.
 s.s. *Harriet*, pass. Brunsbüttel 15.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Kalix 17.10.
 s.s. *Helga*, ank. Hamburg 17.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 14.10.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Königsberg 14.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 16.10.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 12.10. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, pass. Holtenau 18.10. p. R. t. Kotka.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Three Rivers 28.9.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Hook of Holland 17.10. til Bordeaux.
 s.s. *Inger*, ank. Kemi 18.10.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Stettin 17.10.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Halmstad 25.9. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Jerne, pass. Brunsbüttel 14.10. p. R. t. Rochefort.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Rotterdam 5.10.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Philadelphia 5.10.
 s.s. *Jenny*, pass. Holtenau 18.10.
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 15.10.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. London 29.9.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Hook of Holland 7.10. til U.S.A.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Norfolk 12.10.
 m.s. *Jyllandia*, Topp, ank. London 14.10.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Horsens 15.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Finland 5.10.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Königsberg 7.10.
 s.s. *Karla*, ank. Abo 18.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Rotterdam 16.10. til Fredericia.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Montreal 12.10.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Camox 5.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 17.10.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Esbjerg 16.10.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo-Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Liverpool 15.10.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Riga 14.10.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Dakar 12.10. p. R. t. Australien.

L

s.s. *Lifland*, Rasmussen, ank. Dordrecht 15.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Danzig 16.10.
 s.s. *Lillian*, ank. Rouen 18.10.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 12.10. til København.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Holtenau 17.10. til Raumo.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 24.9. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Rut.
 s.s. *Magnus*, Falk, afg. Kbhvn. 19.10. til Danzig.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnges Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR. ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS
HELSINGFORS**

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-ARSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

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	} »Lambrose»
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

SUNDERLAND

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),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars» · »Robert L. Cooke» · »Hutton» · »Stage»
AGENT I DANMARK: J. E. GRANZOW, Nørresø. 17, København.
AGENTER I NORGE: Anders Pedersen, Thorolf Hansen, Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragning, 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» 577, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entreprenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

MIDDLES-
BROUGH

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newort, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremkæffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM, OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved
Teess-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.

NEWPORT
MON

GHENT

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»

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Maine*, Andersen, ank. Baltimore 15.10.
 s.s. *Maja*, i Dok i København siden 14.10.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Lisbon 17.10.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Helsingør 16.10. til Uleåborg.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dakar 14.10.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Marie*, ank. Hernøsand 16.10.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Kbhvn. 18.10. p. R. t. Abo.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. København 15.10.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 12.10. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Eggens, pass. Pentland 14.10. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Dnysen, afg. Kbhvn. 18.10. til Königsberg.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Antwerpen 17.10.
 s.s. *Møen*, Bager, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *Nancy*, ank. Alicante 10.10.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Antwerp 12.10.
 s.s. *Nautik*, afg. Rotterdam 16.10.
 s.s. *Nerma*, pass. Dover 17.10.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Rosario 14.10.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Rouen 18.10.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Kotka 15.10. til Kings Lynn.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Almeria 18.10.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Jacobstad 14.10.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sørnæs 13.10.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Oslo 16.10. til Rotterdam.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Gl. Karleby 16.10. til West Hartlepool.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 18.10. til København.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Aden 14.10. til Menado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 7.10. p. R. t. San Pedro.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 29.9.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Galveston 12.10. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Singapore 28.9. til Suez.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Rotterdam 9.10.
 s.s. *Primula*, Rindby, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Råfsö 16.10.

R

s.s. *Randi*, ank. Aabenraa 17.10.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Capetown 11.10.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Rut.
 s.s. *Roma*, ank. Deauville 17.10.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Pernau 1820.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Eastham 18.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Malmö 16.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 14.10. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 1.10.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Durban 16.10.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Valencia 16.10. til Dunkirk.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Mariopool 14.10.

s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Norfolk 14.10.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lauritzen, afg. Madagascar 16.10. til Beira.
 s.s. *Sigrun*, Folkenberg, ank. Antwerpen 16.10.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Riga 12.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 19.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Raumo 16.10.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Grimsby 9.10.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Leith 18.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 17.10.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Rotterdam 16.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Holtenau 17.10.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. København 9.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Bremerhafen 15.10.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Cuxhaven 17.10.
 s.s. *Stella*, ank. Middlesbrough 15.10.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 13.10. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Björkö 10.10.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Kotka 8.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Yxpila 15.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Cardenas 11.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Nielsen, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarndborg*, Hansen, ank. Nordenham 15.10.
 s.s. *Taarndholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 16.10.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Deal 10.10.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Nørre Sundby 15.10.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, i Dok i Frederikshavn siden 7.10.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tunis 16.10. til Marseille.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. Hamburg 19.10. til Hull.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Stettin 17.10.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 12.10. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Rotterdam 12.10. til Kaskø.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 15.10. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 15.10. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Baltimore 12.10.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Rotterdam 17.10. til Lissabon.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 15.10.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Hamburg 17.10.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Vilvorde 16.10. til Kotka.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Norfolk Va 14.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, oplagt.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Houston 2.10. til Esbjerg.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Hernøsand 13.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 6.10.

Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Baltimore 8.10.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Dok i Helsingør siden 13.10.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Uleåborg 19.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Mortensen, ank. Baltimore 15.10.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Dungeness 18.10.

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
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN H.
Telegram-Adresse: PACAO

*

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & 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 T.

En » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 SKIBSEART



BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

O

wners' &

C

aptains'

C

ode

*bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
førers Kahyt.*

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.:	»Mittler»
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	—	»Mannola»
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	—	»Karelia»
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	—	»Sohnt»
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	—	»Mittler»
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	—	»Sandholm»
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	—	»Blomberg»
Kotka	Björklund & Co. A.B.	—	»Edvbjörklunde»
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	—	»Associations»
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	—	»Edvbjörklunde»
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	—	»Edvbjörklunde»
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	—	»Edvbjörklunde»
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	—	»Edvbjörklunde»
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	—	»Newstevedoring»
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	—	»Export»
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	—	»Wass»
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	—	»Wahlroos»
Kristinestad	Lindqvist & Co.	—	»Lindqvist»
Kaskö	Lindqvist & Co.	—	»Lindqvist»
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	—	»Victor»
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	—	»Merivälitys»
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	»Associations»
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	—	»Prompts»
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	»Stowing»
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	—	»Speed»
Möllersvik	Stuvarebolaget	—	»Prompts»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	—	»Speed»
Himango	Stuvarebolaget	—	»Prompts»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	»Stowing»
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	—	»Speed»
Brahestad	The Association Stevedores.	—	»Despatches»
do.	F. Thompson	—	»Thompson»
Uleåborg	Stuvarebolaget	—	»Prompts»
Haukipudas	Stuvarebolaget	—	»Prompts»
Kemi	S. R. Bygglin.	—	»Bygglin»
do.	Stuvarebolaget	—	»Prompts»
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	—	»Stevedoringco»

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laater i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

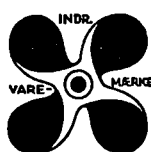
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 • Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg fra James Howden & Co.

GLASGOW



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS- OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af

PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: »Hamdræske

Aalborg

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 30.144.468

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

Åabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Toflund · Tønder · Varde · Viborg

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central
387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 44

FREDAG · 29. OKTOBER 1926

33 · AARG

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

ARBEJDSLØSHED OG SKIBSFORLIS

I gen i denne Samling har Regeringen fremsat Forslag til Lov angaaende Ratifikation af en international Konvention om Erstatning for Arbejdsløshed i Tilfælde af Skibsforslis. Vi har tidligere sagt vor Mening om dette Produkt fra den internationale Arbejdskonferences Fabrik i Genève. Den harmonerer ikke synderligt med den Anbefaling, som Socialdemokraternes Ordfører, Hr. *Sundbo*, forleden gav Lovforslaget ved dets første Behandling i Folketinget. Ved samme Lejlighed udtalte Folketingsmand *Halfdan Henriksen* sin Forbavselse over, at den højtærede Socialministers Forslag om Ratifikation af Konventionen angaaende Erstatning for Arbejdsløshed i Tilfælde af Skibsforslis ikke ligesom Forslaget om Ratifikation af Forhyringskonventionen er ledsaget af et Lovforslag fra Erhvervsministeren. I Fremsættelsestalen bebudede Socialministeren udtrykkelig, at hans Konventionsforslag vilde blive ledsaget af et Lovforslag fra Erhvervsministeren, men jeg savner dette Lovforslag. Det forekommer mig urigtigt at fremsætte et Konventionsforslag, naar det ikke samtidig underbygges af et Lovforslag, der dækker Konventionens Bestemmelser.

»Jeg har tidligere indgaaende været inde paa dette Emne,« fortsatte Hr. *Henriksen*. »Jeg skal ikke gentage, hvad jeg har sagt; jeg lyser efter det bebudede Lovforslag. Før det er forelagt, kan vi ikke foretage os noget som helst med Hensyn til denne Sag.

Vort Standpunkt til det foreliggende Lovforslag har jeg tidligere gjort Rede for i dette høje Ting. Mit Partis Standpunkt til det er ikke undergaaet nogen Forandring, siden Sagen sidst blev behandlet. Vi er nu som den Geng Modstandere af Lovforslaget, vi finder det fuldkommen ubilligt, ikke mindst i disse for Skibsfarten saa overmaade vanskelige Tider, at bebyrde dette Erhverv med nye Udgifter, Udgifter af en ganske særlig Art og Udgifter, som ikke paalægges andre Erhverv.

Uden iøvrigt at komme ind paa Sagens Enkeltheder vil jeg gerne i denne Forbindelse oplyse, at Danmark er det Land i Europa, som betaler den højeste Hyre. I intet Land i Europa faar Sømændene — dette Ord taget i udvidet Forstand — saa høje Lønninger som her i Landet. En Statistik herover viser dette. Efter Reguleringen i Henhold til Pristallet af 11. August 1926 faar i Danmark en Første-Maskinmester paa højeste Gage ca. 40 pCt. over Hyren i Norge, ca. 20 pCt. over Hyren i Sverige, ca. 80 pCt. over Hyren i Tyskland og ca. 20 pCt. over Hyren i Holland samt 40 pCt. over Hyren i England. Hyren for Første-Styrmand paa højeste Gage er ca. 50 pCt. over Hyren i Norge og Sverige, mere end 100 pCt. over Hyren i Tyskland og 30 pCt. over Hyren i Holland og England. For Baadsmænd ligger Hyren 20 pCt. over Hyren i Norge, 15 pCt. over Sveriges, 85 pCt. over Tysklands, 15 pCt. over Hollands, hvorimod Englands i dette særlige Tilfælde ligger paa Højde med Danmarks. For Matroser ligger Hyren 25 pCt. over Norges, 20 pCt. over Sveriges, ca. 100 pCt. over Tysklands, 20 pCt.

over Hollands og 5 pCt. over Englands. Det samme Forhold gør sig gældende med Hensyn til Fyrbødere og Donkeymænd. Der betales i Danmark gennemsnitligt 25-30 pCt. mere i Hyre end i Norge og Sverige, 12-15 pCt. mere end i England og 80-90 pCt. mere end i Tyskland. Det er Tal, som illustrerer Forholdene her i Landet. Jeg vil derfor meget stærkt advare imod, at man lægger nye Byrder over paa Skibsfarten, der i Forvejen lønner sine Folk bedre end noget andet Land i Europa. Det forekommer mig derfor ogsaa, at der er mindre Grund for os end for andre Lande til at give Erstatninger af den i Lovforslaget nævnte Karakter.«

FLERE PROVINSHAVNE UHYRLIGHEDER

V i er ikke ene om at finde Forholdene i danske Provinshavne uholdbare og landsskadelige. *Nationaltidende* gør saaledes opmærksom paa i Anledning af Kritiken over, at et Skib skal betale Havneafgift af fuld Ladning, selv om det kun udlosser en Del af sin Last, at Forholdene i Limfjorden i saa Henseende er lærerige:

»Der er et Fællesskab mellem Hals Havn og Aalborg Havn, men ikke mellem Havnene i Aalborg og Nørre-Sundby, skønt der kun er et godt Stenkast imellem dem. Altsaa, hvis en Damper har betalt sine Havnepenge i Aalborg og losset færdigt der, men skal over paa den anden Side af Limfjorden med en Restladning, saa skal der paany betales Havnepenge i Nørre-Sundby.

Det er et ganske urimeligt Forhold. Og egentligt er det jo ikke Tider til at lægge Erhvervslivet kunstige Hindringer i Vejen. Udlandet har sin Opmærksomhed henvendt herpaa, og der er næppe Tvivl om, at det før eller senere vil afføde Straffebestemmelser i Certepartierne.«

Men Forholdet er altsaa ikke mere urimeligt end at Sømmenslutningen af Provinshavnene forlanger det opretholdt, og at Ministeriet for Offentlige Arbejder giver det sin Velsignelse.

Apropos Sømmenslutningen af Provinshavnene. Paa dets Delegeretmøde forleden vedtog man følgende Resolution:

»Under Hensyn til Havnenes Økonomi kan der ikke finde Nedsættelse af Taksterne Sted i indeværende Takstperiode, idet man ikke ønsker, at Havnenes eventuelle Underskud skal udredes af Havnebyernes Skatteydere.«

Ja, naturligvis, kan man faa andre til at betale for sine Dumheder, hvorfor skulde man saa selv gøre det. Det har Skibsfarten og Befolkningen saamænd gjort længe nok. Nu er Tiderne ikke til det mere.

Abraham Lincoln sagde engang: »You can fool all people some time or some people all time, but you can never fool all people all time.« Det er dette sidste Havnesømmenslutningen prøver efter desværre at have haft Held med sig til gennem lange Tider at narre Ministeriet for Offentlige Arbejder til at godkende en Havnepolitik, hvis Taabelighed man ikke finder Magen

til mange Steder. Men nu maa det ogsaa være Slut; Samfundet i Almindelighed og Skibsfarten i Særdeleshed kan ikke længer finde sig i at blive udnyttet paa meningsløs Maade. Hvis en Havn giver Underskud, saa maa rettelig vedkommende Havnebys Skatteborgere, til hvis Fordel og paa hvis Initiativ Havnen er bygget, tage Skade for Hjemgæld, det øvrige Samfund og navnlig Skibsfarten, som maaske aldeles ikke har ønsket Havnen anlagt, kan man virkelig ikke forlange til at rage Kastanierne ud af Ilden. Vi haaber og tror, at den nye Departementschef i Ministeriet for Offentlige Arbejder, som ogsaa er Formand for den nedsatte Havnekommission, vil have en bedre Forstaaelse end sin Forgænger af disse Forhold og vide med fast Haand at sætte Havnesammenslutningen paa sin rette Plads.

KULTILFØRSLER OG KULESPORT

Det er gaaet som vi forlængst spaaede i disse Spalter — under højlydte Protester fra »sagkyndig« Side — vi er forsent paa det med vore Kul-Indkøb. I Modsætning til Englænderne selv, som i Tide købte op alle Lagre af tyske og polske Kul, undervurderede vi Situationens Alvor, regnede ikke med, at den engelske Kulstrejke kunde være saa længe som den allerede har været. Og vi staar nu, som det hedder saa kønt i Aviserne, overfor den »beklagelige Kendsgerning, at alle Beregninger har svigtet«.

Foruden Beregningerne har ogsaa Tilførslerne af tyske og polske Kul svigtet, og vi bliver nødsaget til at ty til amerikanske Kul, som idag er dobbelt saa dyre som for bare 14 Dage siden.

Noget sent fik Erhvervsministeriet indkaldt til et Møde for at drøfte Kulsituationen, som manglende Fremsyn har gjort yderligere vanskelig. De Beslutninger, der blev taget paa dette Møde, er hyllet i Hemmeligheds Slør med Undtagelse af Bestemmelsen om ikke at udstede Eksportforbud. Dette betyder næppe, at Eksport i den almindelige Opfattelse af dette Begreb vil blive taalt, men blot, at den internationale Skibsfart som hidtil kan købe de nødvendige *bunkers* her — at umuliggøre *bunkering* vilde jo ogsaa være ensbetydende med at lukke vore Havne for udenlandske Skibe og afskære danske Skibe fra at faa Kul i andre Nationers Havnebyer.

VINTERSEJLADS PAA LENINGRAD

De triste Erfaringer fra sidste Vinters Sejlads paa Leningrad, hvor saa mange Skibe — hovedsagelig skandinaviske og tyske — løb megen stor Risiko og spildte uendelig megen Tid, grundet paa den sløje russiske Isbryder-Tjeneste, er den direkte Anledning

til et Forslag om Nedsættelse af en international Iskommission, som fremsattes i det tyske Søfartsblad *Hansa* for Oktober 1925.

Med fuld Føje ytrer *Hansa* Tvivl om, at den russiske Regering vil være i Stand til at holde Sejladsen paa Leningrad aaben til Midten af Februar, hvorom der foreligger et russisk Regeringsdekret. Det samme forelaa sidste Aar, saa russiske Løfter eller Garantier i saa Henseende er ikke meget værd. Navnlig hvis Vinteren bliver streng.

I Betragtning af at Leningrad i følelig Grad mangel Kul til sit Vinterforbrug, mener *Hansa*, at Besejlingen iaar vil blive betydelig større end sidste Aar. Som Følge deraf er en paalidelig Isbryder-Tjeneste en absolut Nødvendighed, og *Hansa* foreslaar derfor Oprettelsen af en international Iskommission med Hovedsæde i Leningrad og i direkte venskabeligt Samarbejde med de russiske Autoriteter. Paa denne Kommission skulde samtlige i Østersø-Trafikken engagerede Nationer have hver sin Repræsentant, nemlig England, Danmark, Holland, Norge, Sverige og Tyskland.

Vi er enige med *Hansa* om, at Omkostningerne ved en international Iskommission af denne Art vilde være overkommelige. Men selve Kommissionen er, efter vor Mening, upaakaldet. Den russiske Regering, og den alene, har Ansvar for at holde Sejladsen aaben paa Leningrad indenfor det af den selv stipulerede Tidsrum. Nedsættelsen af en international Iskommission vilde være ensbetydende med, at dette Ansvar forflygtigedes eller fordeltes eller, efter vort Kendskab til den nuværende russiske Regerings Mentalitet, helt blev lagt paa den internationale Kommissions Skuldre. Og hvorfor gøre det? Personlig tror vi ikke paa stor Trafik paa Leningrad i Vinter. Danske, engelske, hollandske, norske, svenske og tyske Skibe vil i Vinter være altfor fordelagtigt engagerede *anderson* til at slutte paa en saa risikabel Havn som Leningrad. Og de vil saa sandelig ikke slutte uden i hvert individuelle Tilfælde at faa konkrete Garantier fra den russiske Regerings Side baade med Hensyn til Isrisiko og Forsinkelser.

Hvis den internationale Skibsfart iaar paatog sig at danne en Iskommission som foreslaaet af *Hansa*, skulde det være af rent altruiske Grunde. Skibsfarten vilde ikke selv have direkte Fordele deraf. Og alene af den Grund tror vi, at Tanken er dødfødt.



DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS RESPONSA

Responsum Nr. 15.

Da en engelsk Reder, som har haft en Damper med et Dybtgaaende af eng. 14' 3" For og 16' Agter i Randers, og denne Baad flere Gange har taget Grunden op ad Randers Fjord, hævder, at Randers ikke er en »good and safe Danish port«, tillader vi os herved høfligst at anmode Dem om en Udtalelse om, hvorvidt Randers af Dem anses for en god og sikker Havn.

Svar:

I Anledning af det ærede Firmas Skrivelse af 15. ds. skal man meddele, at Randers, efter Dansk Dampskibsrederiforenings Mening, maa anses for »good and safe Danish port« for et Skib med et Dybtgaaende af eng. 14' 3" For og 16' Agter.

Responsum Nr. 16.

Naar et dansk Skib sælges af et dansk Rederi til et andet dansk Rederi, hvilket af Rederierne skal da betale de forfaldne Konsulatsafgifter, eller for at præ-

cisere det nærmere, naar et Skib skifter Ejer engang i April Maaned, skal da Sælger eller Køber betale den pr. 30. Juni forfaldne Konsulatsafgift for hele Halvaaret, eller findes der nogen Coutume ell. lign., hvorefter man deler denne Udgift paa Skæringsdagen?

Saavidt jeg ved, holder Oppebørselskontoret sig kun til Køberne, men hvorledes vilde Forholdet have været, om Skibet var blevet solgt til Udlandet?

Svar:

I Skrivelse af 4. ds. har De anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvem der skal betale de forfaldne Konsulatsafgifter, naar et Skib sælges af et Rederi til et andet Rederi.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at efter Dansk Dampskibsrederiforening Formening maa de forfaldne Konsulatsafgifter fordeles pro rata mellem Køber og Sælger, saaledes at Datoen for Ejerskiftet bliver Skæringsdagen.

OGSAA SEJLSKIBENE MÆRKER HØJKONJUNKTUREN

Den danske Sejlskibsflaade har i lange Tider fristet grumme triste Kaar, og Størstedelen af den har af forskellige Grunde været oplagt.

»Der er ikke noget saa galt, at det ikke er godt for noget« siger et gammelt Ord, og den langvarige engelske Kulstrejke, der jo har bragt Dampskibsrederierne en Højkonjunktur, der kan være kortere eller længere, har ogsaa bragt nogen Bedring i Forholdene for vore haardt trængte Sejlskibsrederier. En stor Del af den danske Sejlskibsflaade, navnlig de mellemstore Skibe paa ca. 500 Tons, har som Følge af Strejken faaet noget at bestille, saaledes at der for Øjeblikket i Svendborg kun er oplagt en Snes Skibe og i Marstal omtrent det halve af dette Antal. Fragterne er gennemgaaende blevet bedre, men dog har nogle Skibe, efter hvad vi erfarer, ved at slutte for tidligt ikke fuldtud høstet Fordelen af det højere Fragtmarked.

TRÆLAST - DÆKSLAST OG DYBGAÆNDE

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte vi en ved Retten i Hull nylig afsagt Dom, ved hvilken den britiske Dampner »Octavus« var blevet idømt en Bøde, fordi Skibet, der havde bragt en Trælast fra Finland, ved Ankomsten viste sig at være lastet $8\frac{1}{4}$ Tomme for dybt.

Det samme er nu overgaaet en dansk Dampner, som det fremgaar af nedenstaaende Beretning:

Den danske Dampner »Ingeborg S.«, der tilhører det Torm'ske Rederi, kom for nogle Dage siden til Bristol med en Last Træ fra finsk Havn.

Skibet havde en Del Slagside, og da Board of Trade kom om Bord for at inspicere, fandt den paagældende

SKIBSBYGNINGEN I NORGE, 3. KVARTAL 1926

Har Industrien økonomiske Vanskeligheder, saa strides Arbejdsgivere og Arbejdere om, hvem der skal bære Tabet og betale Omkostningerne, medens Industriens Stilling derigennem stadig bliver vanskeligere og vanskeligere, skriver den kendte norske Skibsbygningsingeniør *Trygve Swensen* i *Scand. Shipping Gazette*. Kan derimod Industrien atter gøres lønnende, saa der bliver Anledning til baade at tilfredsstille Kapitalens retsmæssige Krav og betale Arbejderen hans fortjente Løn, da lader Uoverensstemmelserne sig lettere ordne.

Alt for længe har denne Strid mellem Kapital og Arbejde staaet paa ogsaa i Norge, til stor Skade for vor Industri. Saa meget glædeligere er det, at Industriens Mænd har indset, at det kun er ved at gøre Industrien lønnende, at man kan faa Arbejdsfreden betrygget og Landets Velstand tilbage.

De mekaniske Værksteders Landsforening har fra 1. Oktober 1926 delt Foreningen i to Grupper. Den ene, Arbejdsgivergruppen, skal fortrinsvis behandle de uundgaaelige Arbejdsgiverspørgsmaal. Den anden Gruppe, som er nyoprettet, skal behandle de faglige Spørgsmaal. Hensigten med Faggruppen er ifølge Ordførers Udtalelse at hjælpe Fagene frem til en højere Standard, man vil søge at forbedre Produkterne, forbedre Samarbejdet mellem Bedrifterne og muliggøre yderligere og intensivere Udvikling af Produktionen.

Den alvorligste Krise gennemgaar for Tiden Skibsbygningsvirksomheden. I det forløbne Kvartal har flere Værksteder, deriblandt et af Landets største Værksteder, set sig tvunget til at gaa til yderligere Indskrænkning af Arbejderantallet og Funktionærstaben.

FÆLLESREPRÆSENTATIONENS DAGE TALTE

Det er nu ca. 2 Aar siden, at Dansk Dampskibsrederiforening udtraadte af Fællesrepræsentationen for Danmarks Skibsfart, som siden da har ført en noget hensygnende Tilværelse.

Efter hvad vi erfarer, har Dansk Sejlskibsrederiforening i disse Dage ogsaa udmeldt sig af Fællesrepræsentationen, som derefter antagelig vil blive opløst.

DE RUSSISKE ISBRYDERE UVIRKSOMME I VINTER

Et Helsingfors-Telegram meddeler, at det officielle Russiske Dagblad *Isvestija* erklærer, at Leningrads Isbrydere i den kommende Vinter vil henligge uvirksomme.

Det er Meningen at dirigere al russisk Eksport og Import over Murmansk, hvis Havn bliver udvidet med 16,000 m². Iøvrigt henviser vi til vor Artikel under Uge til Uge.

Embedsmand, at Damperen var overlastet, hvorefter han gjorde Indberetning til Retten.

Nu meddeler engelske Blade, at »Ingeborg S.«s Fører har faaet en Mulkt paa 20 Pd. plus Omkostninger med den Motivering, at hvis Damperen var kommet ud i en Orkan, vilde dens Tanke være blevet fyldt og Skibet være kæntræt.

Føreren anførte til sit Forsvar, at Lasten var daarlignst stuvet af Kvinder og unge Piger. Skibet var ikke overlastet, hævdede han.

Det hjalp imidlertid ikke. Retten gav Board of Trade Medhold og idømte Kaptajnen Boden paa de 20 Pund.

Ved et af Værkstederne er der i længere Tid strejket, og flere Forsøg paa at faa Striden bilagt er strandet. Et Værksted Nordenfjelds, som allerede i 2. Kvartal havde sagt sine Funktionærer op, har i dette Kvartal faaet et større Broarbejde, saaledes at Opsigelseerne foreløbig blev taget tilbage. Endelig har ved Kvartalets Slutning to af Landets største Værksteder søgt Hjemstedets Kommune om en Støtte af 2.50 Kr. pr. Mand pr. Dag, tilsammen $\frac{1}{2}$ Mill. Kroner, for at kunne give en konkurrerende Pris paa en Række Lastefartøjer. Kommunen afslog Ansøgningen.

Ved Rederforbundets Aarsmøde fremhævede Formanden i sin Tale, at den norske Lov om Bemandingen stillede sig særlig ugunstig for mindre Fartøjer af de Typer, som havde været de norske Værksteders vigtigste Arbejder i tidligere Aar. Rederne var derved tvunget til at bygge større Fartøjer, som en Række af Værkstederne ikke havde Udstyr til at bygge. Han saa derfor i Loven om Bemandingsskalaen en af Grundene til Skibsbygningsindustriens daarlige Stilling i vort Land.

Jeg maa i denne Forbindelse nævne, at paa den norske Flaades Effektivitet har Skibsbygningsindustriens Stilling ingen Indflydelse haft. De norske Rederier har befriet sig for en Række ældre Fartøjer og samtidig anskaffet flere nye Fartøjer, bygget i Udlandet, saaledes at nu over Halvparten af den norske Damp- og Motortonnage er under 10 Aar gammel. Følgende Opstilling viser i Procent af Tonnagen, hvorledes de norske Fartøjer fordeler sig paa de forskellige Aarsklasser:

Under 5 Aar	20,9	} Tilsammen 55,5
5—10 Aar	34,6	
10—15 Aar	12,5	} Tilsammen 23,2
15—20 Aar	10,7	
20—25 Aar	9,6	} Tilsammen 21,3
over 25 Aar	11,7	
Total 100%		

Paa Det norske Veritas Repræsentantmøde i September iaar paapegede ogsaa Veritas-Direktøren, Ingeniør Bruhn, at Norges Handelsflaades Effektivitet er steget stærkere end Verdenstonnagens.

En for vor Forbindelse med Udlandet vigtig Rute er i det forløbne Kvartal bragt Virkeligheden nærmere ved Beslutningen om, at Færgeforbindelsen Norge-Danmark skal trafikere Larvik-Frederikshavn. Man maa haabe, at de 3 Færger, som tiltrænges, i sin Tid vil give saavel danske som norske Værksteder Arbejde.

I 3. Kvartal 1926 er der i Norge søsat 7 Fartøjer paa tilsammen 1,808 Tons. Samtlige Fartøjer er Hvalfangere. Færdigbygget er 7 Hvalfangere paa tilsammen 1,708 Tons, samt 2 Passagerbaade paa tilsammen 350 Bruttotons. Under Bygning ved Kvartalets Slutning var 11 Fartøjer paa tilsammen 4,377 Tons. Desuden er der ved Kvartalskiftet bestilt en Passagerbaad for 300 Passagerer, for hvilken nærmere Opgivelse endnu savnes. Af de nævnte 11 Fartøjer er 7 Hvalfangere paa tilsammen 1,675 Grosstons, 1 Oljelægter paa 260 Tons, 1 Skoleskib paa 600 Tons og 2 Lastfartøjer paa tilsammen 1,842 Tons.

Af Hvalfangere er der i Aarets første 9 Maaneder søsat 16 Fartøjer og færdigbygget 17.

Bestillinger i Udlandet.

I det følgende skal gives en saa vidt mulig komplet Fortegnelse over norske Fartøjer under Bygning ved udenlandske Værksteder.

Af Fartøjer, som er bestilt i Kvartalet, skal nævnes:

Ved *Burmeister & Wain* er bestilt et Tankmotorskib paa 13,000 Tons for A/S Ocean, Oslo.

Ved *Odense Staalskibsværft* er bestilt et Tankmotorskib paa 8,000 Tons d.w.

Ved *Götaverken* er bestilt et Tankmotorskib paa 9,000 Tons d.w. for A/S Ocean, Oslo.

Ved *Deutsche Werke*, Kiel, har Wilh. Wilhelmsens Rederi, Oslo, bestilt et Motorskib paa 9,600 Tons d.w. Samme Rederi har ogsaa bestilt et Motorskib paa 9,500 Tons d.w. med det Forbehold, at Kontrakten kan

annuleres i Tilfælde af at »Temeraire«, som grundstødte ved den svenske Kyst i Bottenhavet, skulde blive bjerget.

Ved *Danziger Werft* har Stavanger Dampskibsselskab bestilt en Passagerbaad for Hurtigrute paa Nordland.

Ved *Barclay, Curle & Co.*, Glasgow, er bestilt et Tankmotorskib paa 7,700 Tons d.w..

Ved *Chantiers de la Seine maritime* (Worms & Cie) i Le Trait er bestilt et Motorskib paa 11,000 Tons d.w.

Følgende Fartøjer er leveret i Løbet af Kvartalet:

Burmeister & Wain har leveret Motorskibet »Høyanger« paa 8,500 Tons d.w., 4,624 Grosstons, 2,800 i HK., bygget for Regning af A/S Westfal-Larsen & Co., Bergen.

Odense Staalskibsværft har leveret »Toledo« paa 7,100 Tons d.w., 4,620 Grosstons, 3,000 i HK., bygget for Regning af Wilh. Wilhelmsens Rederi, Oslo. Endvidere »Lionel« paa 8,300 Tons d.w., 5,653 Grosstons, 2,350 i HK., bygget for D/S. A/S. Østlandet, Oslo. »Lionel« er søsat i 3. Kvartal og leveret den 5. Oktober.

Götaverken har leveret »Stella Polaris«, Det bergenske Dampskibsselskabs nye Turist yacht paa 6,000 Grosstons og med 5,200 HK. Motorkraft, 15 Knob Hastighed og med Plads for 200 Passagerer. — Endvidere er leveret Motorskibet »Brønøy«, 4,500 Grosstons, 8,300 Tons d.w. for A/S Borgestad.

Kockums mek. Verkstad har leveret Motorskibet »Fernhill«, 4,116 Grosstons, 7,600 Tons d.w., Fart paa Last 11 Knob, bygget for Regning af Fernley & Eger, Oslo.

Barclay, Cule & Co., Glasgow, har leveret Motorskibet »Storsten«, 5,300 Grosstons, 8,000 Tons d.w., 11½ Knobs Prøvetursfart, bygget for Regning af Tønsberg Rederi A/S, Disponent Birger Raffen, Tønsberg.

Armstrong, Whitworth & Co. har leveret »Belpareil« og »Beljeanne«, hver paa 10,000 Tons d.w., bygget for Regning af Chr. Smith, Oslo. »Belpareil« har en Grosstonnage paa 7,202 Tons og »Beljeanne« paa 7,207 Tons.

Medens Udsigten for de norske Værfter i Aarets sidste Kvartal er saa mørke som vel mulig, fortsættes med Bestillingen af store Motorskibe ved udenlandske Værfter. Skibsreder *Ivar An Christensen* har saaledes ved *Deutsche Werke*, Kiel, nylig bestilt to Motorskibe, hvert paa mellem 8,000 og 9,000 Tons d.w.

D E N S P A N S K - T Y S K E H A N D E L S T R A K T A T

Vossische Zeitung for den 2. ds. har under Overskriften »Neuer Zollkonflikt mit Spanien« offentliggjort en tilsyneladende velunderbygget Artikel om, at den spanske Regering i to Henseender har truffet Foranstaltninger, der strider mod de Tyskland ved den tysk-spanske Handelstraktat af 7. Maj d. A. tilsikrede Rettigheder. De paagældende Krænkelser bestaar, efter hvad nævnte Blad oplyser, i følgende:

1. Ved et Dekret af 9. Juli d. A. har Spanien for en stor Del Toldpositioner indført nye Satser, nemlig Forhøjelser af indtil 25 pCt. Disse Forhøjelser afviser Tyskland som sig uvedkommende, hvilket begrundes med en Henviisning til Artikel 5 i den tysk-spanske Overenskomst, hvilken Artikel gaar ud paa, at tyske Produkter ved Indførsel til Spanien ikke er underkastede Tillæg, som vilde betyde en Forhøjelse af Satsene i den til enhver Tid gældende 2. Kolonne i den spanske Toldtarif, saaledes som denne Kolonne af den spanske Regering er bestemt til at komme til Anvendelse paa alle Lande. Yderligere henvises der fra tysk Side til Spaniens Handelstraktater med Finland og med Czekoslovakiet, ved hvilke Traktater disse to Lande skal have sat igennem, at samtlige Toldsatser i den spanske Toldtarifs 2. Kolonne er blevet fikserede, saaledes at enhver senere Forhøjelse bliver uden Virkning overfor dem. De Positioner, hvorom Talen er, drejer sig hovedsagelig om Jern- og Staalvarer samt Aluminiumsvarer.

2. Spanien har den 14. August d. A. afsluttet en ny Handelstraktat med Frankrig, hvorved dette Land for 1,120 Positioners Vedkommende har opnaaet Mestbegunstigelse. Den Frankrig saaledes tilsikrede Mestbegunstigelse er ikke, saaledes som Tilfældet er overfor Tyskland, bundet til en Grænse af 20 pCt. under de til enhver Tid gældende Tariffer i den spanske Toldtarifs 2. Kolonne. Denne ubegrænsede Mestbegunstigelse, som Frankrig har opnaaet, bevirker efter den tyske Regerings Formening, at Spanien ifølge Artikel 4 i den tysk-spanske Traktat er forpligtet til overfor Tyskland for de paagældende Varers Vedkommende at ophæve den ovenfor nævnte Begrænsning af Mestbegunstigelsen til 20 pCt. under Minimaltarifen. Blandt de 1,120 Positioner, med Hensyn til hvilke Frankrig skal have opnaaet Indrømmelser, menes der at være 36, der er af største Interesse ogsaa for Tyskland.

Vossische Zeitung vil paa kompetent Sted have bragt i Erfaring, at den tyske Regering er overbevist om, at Spanien ikke har nogen Interesse i forsættelig at krænke det gode Forhold til Tyskland. Bladet vil yderligere have erfare, at den tyske Ambassadør i Madrid om kort Tid vil indtræffe i Berlin, og at han under sit Ophold her vil modtage indgaende Instruktioner om en Forhandling med den spanske Regering.

Ø K O N O M I S K F R I H E D AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det er nu snart syv Aar siden Versaillesfreden blev sluttet, og de, der modtog den med dyb Pessimisme, har til Overmaal faaet Ret. Alle de Velsignelser, der fra visse Hold blev spaaet vilde blive Europa til Del, er udeblevet. Det var en Fredstraktat, men den gav ingen Fred, kun nye Grænser, nye Tvistigheder og dybt indgribende Forviklinger. Dens Fædre tænkte alt for meget paa at lægge nye Grænser mellem Landene, og de glemte derfor, at de politiske Grænser kun er til for at de kan overskrides — hvis Folkene da skal leve. Ved at organisere en Stat som en økonomisk Enhed med egen Politik gør man den ikke selvforsørgende og giver ikke Plads for nye økonomiske Livsbetingelser. Da Versaillesfreden sluttedes, levede man endnu i den gamle Vildfarelse, at det økonomiske Liv kan lægge sig til rette efter de nye politiske Grænser; man troede, at man ustraffet kunde sønderslaa hele den udviklede og internationale økonomiske Organisme, som var den mest typiske Frugt af den foregaaende Fredsperiode.

Paa Basis af denne Misforstaaelse blev de nye Statssammenslutninger dannet, og det viste sig meget snart at være ganske skæbnesvangert; det kunde ikke være andet. Den nyvundne politiske Selvstændighed gav de nye Stater en Følelse af Magtfuldkommenhed ogsaa paa det økonomiske Omraade, og denne subjektive Selvovervurdering maatte blive til den største Skade. De havde faaet Friheden nærmest som en Gave, uden at have kæmpet for den paa nogen Maade, der gjorde den fuldt fortjent. Ogsaa det rummede en Fare, fordi ingen Gaver i den Grad forleder til Misbrug som dem, der praktisk talt faas for intet. De er ikke ret meget værd, vurderes heller ikke videre højt. Den vundne Frihed er siden Freden i Paris blevet misbrugt paa en Maade, der er ganske uden Sidestykker i den nyere Tids Historie. Folkene troede i deres Naivitet, at de var sig selv nok, og de lukkede sig inde bag Grænser i den bestemte Tro, at de havde deres egen Skæbne i deres Haand. Det har vist sig at være saa forkert som vel muligt. Mangen graaende Statsmandsvisdom og mangel nedarvet og vel prøvet Erfaring er gaaet til Spilde, da de gamle europæiske Statssamfund opløstes. Man kan sige om dem, hvad man vil, og der kan siges meget slem, men de havde dog i mange Retninger staaet deres Prøve, og det var først da de faldt, at de primitive Opfattelser og forældede Tanker om økonomisk og politisk Autoritet kom op igen paa en Hædersplads og blev udformet til en Handels- og Toldpolitik, som allerede nu tilfulde har vist, at den intet positivt har været værd. Den har kun gjort Skade og vil blive ved dermed, saa længe den faar Lov til at være til.

*

Europas nuværende Handels- og Toldpolitik er desværre helt ud et ægte Barn af den i mange Henseender saa ulykkelige Fred i Versailles. Erfaringen viser, hvor taabeligt de da raadende Politikere bar sig ad. De gramsede paa en grim og klodset Maade ved det fine og fint afstemte Maskineri, som fik det økonomiske Liv i Europa til at dreje rundt. De forstod intet af det og vilde alligevel beherske det for at kunne regulere det mellemfolkelige Handelssamkvem. Følgerne meldte sig med det samme, og Gang paa Gang blev det nødvendigt at indkalde Sagkyndige, som skulde finde ud af det mere og mere vanvittige Kaos. Finansmændene maatte tage sig af det dødsyge Østrig, og lidt senere maatte de se at finde ud af Skadeserstatningerne, som var rent parodiske. De krævede en Mængde paa Papiret, men der kom ingen Penge ind. Alt maatte gøres for at holde Maskineriet i Gang; det lykkedes med stort Besvær, men det arbejdede tungt og trægt.

For dem der har Politik til Livsinteresse bliver det »som om der sad dem en Dæmon i Kødet« og de kan ikke lide for mange Skuffelser. Dog maa de, der var med i Versailles, bekende, at de ikke har kunnet beherske de store Opgaver, som de der fik at løse. Det gjaldt om at oprejse Europa ikke blot politisk men ogsaa økonomisk. Det erkendtes ikke. Havde man haft Forstaaelsen deraf, havde meget nu været anderledes. Statsmændene i Versailles blev lidt efter lidt Specialister i at regulere Grænser, men de vandt ingen sinde nogen Indsigt i at en politisk Grænse ikke maa sønderdele et organisk sammenvokset Industriomraade. De gjorde den ene Fejl efter den anden netop i denne Henseende, og de har derfor nu tabt en god Del af den Anseelse, de fra først af nød. Det er den økonomiske Sagkundskab, som nu er gaaet helt af med Sejren; man lytter til, hvad den har at sige, og den har nu et langt bedre Ry paa sig end blot for en halv Snæs Aar siden, ikke mindst fordi den helt igennem følger Fornuftens Vej og lytter til Tidens Krav. De indpodede Fordomme og de gamle Dogmer er helt lagt paa Hylden.

Just nu har man hørt en advarende Røst fra denne Side. Det er den internationale Finansverden, der har taget Ordet for at sige, hvad den mener om Øjeblikket, og den peger i fuldt Alvor paa de store og ganske katastrofale Farer, som truer den europæiske Fremtid. Udtalelsen former sig som en Opfordring til nu at indføre Frihandel og lade det komme til frit Handelsamkvem imellem Landene. Man protesterede med Vægt imod at lade de politiske Grænser blive økonomiske. Handelen maa ikke ødelægges ved Toldgrænser, Forbud og Reguleringer. Gives der ikke Frihed for det økonomiske Liv, vil det stagnere og Fattigdommen vinde frem overalt. Man peger paa, at Handlen ikke er Krig, men gensidigt Bytte af Varer, og økonomisk Frihed er ikke mindre en Forudsætning for Fremskridt end politisk Uafhængighed.

*

Denne Udtalelse er vel værd at læse og den har Bud til alle. Der nævnes intet Land og intet Navn. Derfor staaer den ogsaa som Udtryk for en europæisk Samfølelse, der næppe siden Verdenskrigens Ophør har her givet sig saa autoritativt et Udtryk. Den viser mere end noget andet Dokument, at de europæiske Landes bedste Folk vil staa sammen og gaa ad en fælles Vej, for at vinde ud af Uføret.

Pessimister, maaske ikke mindst indenfor Skibsfarten, vil mene, at en Tilkendegivelse som den foreliggende ikke bringer os nærmere henimod den økonomiske Fred. Verden frelses ikke gennem Ord, men gennem Handling, og der er vel næppe nogen Regering, der ændrer sin Handels- og Toldpolitik paa Grundlag af et Manifest. Dertil er dets Autoritet for lille. Det er sandt nok. Men helt uden Virkning er det dog ikke. Den sunde Fornuft spiller vel endnu en Rolle, og man tør vel haabe, at dette Opraab, som ogsaa er tiltraadt fra betydende dansk Side, ikke vil være forgæves. Bag det staaer et stort Fond af Erfaring og økonomisk Indsigt og man maa haabe paa, at der vil blive draget Nytte af den. Det Kommuniké, som er udsendt, maa dog kunne bringe en Diskussion i Gang, som kan føre til et praktisk Resultat. Baade det internationale Handelskammer og Nationernes Forbund er apostroferede i Opraabet, og det maa nu være disse Organisationer, der sørger for Programets videre Udformning og fører det ud i Praksis. Erfaring om økonomiske Realiteter vil være en Hjælp i Arbejdet, og ved Støtte fra denne, maa der nu kunne gøres noget, for at faa Verden til at blive fornuftig.

Johannes Lehmann.

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

Det har vakt nogen Forbauselse, at Fragterne i Frugtfarten paa Spanien ikke er kommet mere op, end Dagsnoteringerne viser, og i det hele taget, at Behovet for Tonnage ikke har gjort sig stærkere gældende. En Undersøgelse af dette Forhold viser, at det skyldes specielle Forhold, som snart turde afløses af en Udvikling i Retning af en stærkere Stramning paa Markedet.

For det første har Befragterne hidtil stort set kunnet klare sig med den regulære Berth-Tonnage, hvis totale Kvantum jo er øget fra Aar til Aar.

Dernæst ser det ud til, at Druenhøsten er blevet reduceret betydeligt som Følge af uheldige Vejrforhold, og for den anden Hovedartikel paa denne Aars-tid, Løg, har Priserne paa det engelske Marked været saa lave, at Fragterne i nogen Grad er blevet paa-virket deraf.

Men fremfor alt har Befragterne øjensynligt indtaget det Standpunkt at vente længst mulig med at dække deres Tonnagebehov for Appelsinsæsonen i Haab om en snarlig Afbløsning eller Sammenbrud af Kulstrejken.

Eftersom Tiden gaar, tiltager imidlertid Befragternes Forhandlingsvillighed, og det er betegnende for Situationen, at der er sluttet paa rent »Spanfruon«-Charter (det af The Baltic and White Sea Conference i Aar udsendte Standard-Certeparti).

Den vigtigste Vinding, som i Aar er opnaaet i Certepartispørgsmaalet turde være den nye Lumpsumklausul for samtlige Udgifter paa Lastepladserne, som de 3 ledende Frugtgrupper har stillet sig velvilligt til, og paa hvilken Basis ogsaa de hidtil rapporterede Slutninger er sket. Imidlertid meddeles det, at Befragterne, som har en betydelig Interesse i at opretholde det tidligere ubestemmelige Udgiftsforhold, er begyndt at vakle i deres Tilbøjelighed til at gaa med paa den nye

Lumpsum-Klausul som Følge af engelske Mægleres angivelige Udbud af Tonnage uden saadant Klausulkrav. Det er vanskeligt at tro, at Forlydender af denne Art er andet end et af de sædvanlige Forsøg fra Befragternes Side paa at skabe Forvirring, og der er sikkert al Grund for Rederne til uden Vaklen at insistere paa en Bestemmelse som nævnt.

Det er jo forøvrigt af vital Betydning, at den nye Certepartibestemmelse bliver saaledes formet, at den saavidt muligt ikke aabner Plads for Tvistigheder om de Udgifter, som den skulde indbefatte. Fra Redernes Side er det utvivlsomt Forudsætningen, at det fastsatte Maksimumsbeløb indbefatter saavel »dues« (hvoriblandt »mole dues« i Almeria, 5 Dagesafgiften i Valencia, »extra outside line« paa visse Lastepladser etc.) som »taxes«, fulde Lasteutgifter, hvoriblandt Overtid, Lægterleje, Vognleje etc., Gratialer og offentlige Gebyrer af enhver Art, Klarering og i det hele taget enhver tænkelig Udgift, som Skibene paaføres paa Lastepladserne med Undtagelse af, hvad der medgaar til Skibets Drift, Proviant etc. Vi erfarer, at der er rettet Henvendelse til Nordisk Skibsrederforening om at formulere en Klausul, som bedst muligt skulde dække Redernes Interesser i dette Spørgsmaal.

Hvad Certepartibestemmelserne forøvrigt angaar, henledes Opmærksomheden paa den ovenfor omtalte »spanfruon«-Form, som det altsaa er lykkedes at gennemføre i visse Tilfælde. Vi har forøvrigt Grund til at tro, at der fra Rederorganisationernes Side vil blive truffet Foranstaltninger tilsigtende at opnaa en Forstaaelse med de ledende Befragtere om Certepartivilkaarene i det hele taget for den kommende Sæson. Ikke mindst i Betragtning heraf skulde der være Grund for Rederne til ikke at forhaste sig med at binde deres Tonnage til Frugtfarten.

BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB MAA INDSKRÆNKE ENGLANDSRUTEN

Det Bergenske Dampskibsselskab har udsendt et Communiqué om Englandsruten, hvori det bl. a. hedder:

Englandsruten er selv under normale Forhold ikke nogen lukrativ Forretning; men hvorledes Driftsresultaterne under de siden Kulstrejken skabte Forhold har stillet sig, vil alle, som har nogen Mening om disse Ting, let kunne sige sig selv. Dette har vi nu trods stigende Priser paa Bunkerkul holdt gaaende i 6 Maaneder. Det har været et Offer og et ganske stort Offer i Trafikkens Tjeneste, men vi har bragt dette Offer, fordi vi ønskede, at ingen skulde kunne sige, at der ikke fra vor Side var gjort hvad gøres kunde, og fordi vi stadig haabede, at det maatte blive Slut med Kulstrejken i England.

I Stedet for at bedres er Situationen stadig forværret. Passagertrafikken er som vanlig paa denne Aars-tid stærkt aftagende. Kulprisen er steget enormt, og Kronens Opgang er ogsaa et Moment, som kommer i Betragtning. Vi har derfor maattet meddele Handelsdepartementet: Nu kan vi ikke holde Ruten gaaende længer, men maa indstille. Samtidig har vi imidlertid gjort Departementet et i vore Øjne meget generøst Tilbud, idet vi har sagt: Skaf os Kul til Laans mod Tilbagelevering, naar normale Forhold atter indtræder i England, saa at vi kan tilbagelevere Kul for Kul hjemført derfra, saa skal vi indtil videre fortsætte. Det vil forstaaes, at ogsaa en saadan Ordning betyder et stort Tab for os, idet Forholdet da fremdeles vilde

blive, at vi maa forsyne Skibene med Kul paa denne Side for hele Rundturen og at vi fremdeles, saa længe Kulstrejken i England varer, ikke vilde faa nogen Indtægt af Kultransporten fra England hertil.

Departementet har i den Anledning henvendt sig til Statsbanerne, og det skulde jo ogsaa ligge nærmest, at det blev disse, som laante os Kul af sine billige Beholdninger, saa meget mere som Statsbanerne, særlig for Bergensbanens Vedkommende, er direkte interesseret i Rutens Opretholdelse. Statsbanerne stillede imidlertid som Betingelse for et saadant Udlaan, at Departementet skulde garantere Tilbagelevering af Kullene inden Aarets Udgang, og en saadan Betingelse kunde vi selvsagt ikke paatage os.

Ogsaa den svenske Englandsroute foran Indskrænkning

I Anledning af de stadig stigende Vanskeligheder med at skaffe Kul holdtes Fredag en Konference i Göteborg af en Række af Skibsfartens Mænd. Det var den almindelige Opfattelse, at hvis Vanskelighederne vedblev, maatte man tage under Overvejelse at omlægge Rutetrafikken. Endnu er der ikke foretaget nogen Indskrænkninger, men Ruten Göteborg-England kan kun fortsætte i 2-3 Uger i det nuværende Omfang.

Situationen er yderligere forværret i de sidste Dage. I Göteborg drøfter man Spørgsmaalet om Import af amerikanske Kul. De er imidlertid for dyre og Priserne stiger stadig.

AMERIKANSK SKIBSFART

Det danske Generalkonsulat paa St. Thomas har tilstillet Udenrigsministeriet følgende Statistik over den amerikanske Handelsflaade pr. 1. Aug. 1926:

Skibenes Størrelse over 500 Tnns Gross:

	pr. 1. August 1926		pr. 1. Juli 1926	
	Antal Skibe	Gross Tons	Antal Skibe	Gross Tons
Ejet af private Rederier	1,993	6,780,677	1,996	6,732,724
Ejet af U.S. Shipping Board	1,044	5,082,084	1,056	5,162,334
	3,037	11,862,761	3,052	11,895,058

Af de 3,037 Skibe, som den 1. August d. A. var under amerikansk Flag, er 2,355 Skibe med en Tonnage

paa 10,930,355 Tons bygget af Staal, og af disse ejedes 1,313 Skibe med en Tonnage paa 5,852,726 Tons af private Rederier.

I Henhold til Meddelelse fra U.S. Shipping Board's Skibssalg-Departement har Shipping Board i Tiden fra 1. Januar 1926 til 21. August 1926 indkasseret ialt 10,385,123 Doll. for Salg af Skibe. Nævnte Departement anslaaer, at der af den oprindelige Shipping Board Flaade paa 2,536 Skibe kun er 864 Skibe, som skal sælges, tilbage, med en Tonnage paa 7,940,382 Tons. Den oprindelige Flaade paa 2,536 Skibe regnes at have været paa 13,877,507 Tons, af hvilke 579 er lagt op, medens kun 285 er i Fart.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 26. Oktober 1926.

Frugtmarkedets Svingninger siden vor sidste Beretning minder ikke saa lidt om Krigens Tid. Raterne har vekslet fra Dag til Dag, ja fra Time til Time, og det er ikke smaa Differencer paa et Par Pence, men 3/-, 5/- og 1.00 à 2.00 Doll. det har drejet sig om. For Baade paa 5/8,000 Tons spiller det en kolossal Rolle om Fragten er 8.00 eller 10.00 Doll.; men ikke alle Baade kan faa Topraten, og naar man den ene Dag har gjort en god Forretning, kan det ikke nytte at ærgre sig, hvis der den næste Dag kunde være opnaaet mere. Det modsatte Tilfælde kunde meget let være indtruffet, og ikke sjældent har Redere og Befragtere ødelagt en oplagt Forretning ved at forsøge at hale den sidste 6d. hjem. Skibsfarten tjener gode Penge i Øjeblikket — det skal ikke nægtes — men ligesaa sikkert er det, at Fortjenesten falder paa et tørt Sted.

Nord-Amerika har igen været Hovedmarkedet. Alt drejer sig om Kul, og da ingen ved, hvornaar Strejken i England hører op, eller hvor hurtigt efter Strejkens Ophør England kan begynde at tænke paa Eksporten, maa der disponeres paa langt Sigt for at imødegaa alle Eventualiteter. Det er saa sin Sag at importere amerikanske Kul til 75/80 Kr. c.i.f., men hellere det end en skønne Dag staa uden Resourcer.

Montreal, La Plata og de andre Kornmarkeder har taget Tonnage op til meget høje Rater, og Efterspørgslen er vedblivende gennemgaaende god. Østens Markeder med Undtagelse af Australien lader ikke til at ville følge med, men da en Mængde Baade, som ellers vilde søge den Vej, finder Beskæftigelse i atlantisk Fart, maa disse Markeder snart føle en vis Tonnagemangel, og dermed følgende Fragtstigning. Nord-Østersø-Markedet er meget fast, Trælastfragterne giver nok et meget pænt Overskud, men paa denne Tid af Aaret skal der meget til for at dække de længere Rejser og langsommere Ekspeditioner. De korte Kulrejser giver et forholdsvis bedre Resultat, og Østersø-raterne maa endnu højere op for at tiltrække den nødvendige Tonnage. Befragterne haaber stadig paa et gunstigere Marked, men iaar kan der ikke komme væsentligt lavere Rater, medmindre Bunkerpriserne falder tilsvarende. Middelhavet og Donau betaler meget godt, men som gentagende Gange fremhævet staaer de udgaaende Kulrater ikke i noget som helst Forhold til, hvad Markedet berettiger.

TRÆLASTMARKEDET

Kaskø/London har betalt 70/- netto for 800 Stdr. Baad, og fra Yxpila faas 75/- maaske 77/6d. Sverige betaler endnu ikke saa gode Rater som Finland, og hollandske/belgiske og nordfranske Laster er ikke fuldt paa Højde med U.K. selv i Betragtning af de lavere Udgifter. Inden ret længe begynder Isen at volde Vanskeligheder, og det er en Grund mere til at holde ud

for Rater, som dækker al Risiko. Props- og Pulpwood-Befragterne er allerede nu i Markedet for næste Aars Afskibning, og indikerer Hfl. 22.00/22.50 Syd Finland/Rotterdam eller 35/-, 36/- til Nord-Frankrig. Disse Rater svarer omtrent til, hvad der kunde slutes til før Kulstrejken, saa det vilde være utænkeligt, at nogle Redere vil slutte i Dag til noget nær de samme Rater.

KUL, KOKS ETC.

Stem er meget vanskelig. Koks Rotterdam/Danmark er sluttet til 13/-, 14/- og 15/- for 1/1,500 Tonner, Rotterdam/Helsingfors 12/- Kul, 2,800 T. Kul Bremerhafen/Frederikshavn 13/6d., Danzig/god dansk 13/- Kul, Danzig/Umeå noteres op til 15/-, Elben-Forth 12/-, Dublin 12/6d., Stettin/Vestkysten noteres i 15/-, 17/-, Weser/London 12/- Koks, Hamburg/Liverpool 15/- Kul.

MIDDELHAVET ETC.

Kulfragterne til Spanien, Italien og Nordafrika er fremdeles meget smaa i Forhold til andre Markeder. Til Oran Algier faas Tonnage à 10/-, 10/6d., Vestitalien 10/-, 10/6d. basis, Sicilien 11/-, Tunis og Sfax 13/-.

For Frugt fra Spanien noteres nu ca. 40/- for 70/80,000 cbf. Baade og tilsvarende mindre for større Baade. Jordnødder Vestafrika-U.K. Cont. ligger omkring 36/-, 40/-, Salt Trapani/Vestnorge (2/3 Pl.) 26/28 Kr., Fosfat Sousse/Neufahrwasser 19/-, 20/-, Bona/London 15/- fri Losning. Alexandria/Hull har faaet en ualmindelig stor Baad til 20/3d. pr. 60 cbf. Sortehavet/Cont. er kommen op i 30/-, 32/6d. og Donau/Kontinent kan sikkert gøres til 37/6d. Option 3 Danske til 3/- à 4/- mere. Manglen paa Tonnage i disse Markeder vil antagelig give sig Udslag i endnu højere Rater.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Op til 42/6d. for prompt, ultimo November og gradvis lavere for senere Positioner er betalt i de sidste Dage. Til La Plata og Brasilien faas indtil 40/-, Danmark har taget adskillig Tonnage til mellem 8.50 og 9.50 Doll. Prompte Baade forlanger nu 10.00 Doll. og nogle endog 45.00 Kr. Kornraterne fra Montreal er endelig fulgt med, og indtil 46 cents er betalt til Vestitalien, 8/6d. Hull, 38 cents til Rotterdam og 40 cents til Hamburg. Oliiekager Savannah/Danmark indikerer 9.50 Doll., og Gulfen 10.00/10.50 Doll. Kul New Orleans/Genoa 9.00 Doll. Raterne fra Pacific er oppe i 47/6d. for November/December. Senere meldes om lidt svagere Kulmarked fra U.S.A., og Grunden maa vist søges i at stem er vanskelig at erholde for prompt Lastning. For Januar Afskibning er der taget Tonnage op til 25/- til U.K., hvilket maa siges at være en god Rate.

SYDAMERIKA

Rotterdam/Lower Plate betaler 17/6d., 18/- for Oktober/November. Hjemgaaende skal være sluttet til

(Fortsættes Side 726).

VINTERNAVIGATIONEN PAA LENINGRAD 1926-27

Den sidste Tid har medført en forøget Beskæftigelse i Leningrad Havn, idet foruden Trælast, som med en Maanedes Forsinkelse nu kommer frem fra det Indre af Landet, Korntilførselen til Havnen er begyndt. Det er umuligt med Bestemthed at angive, om Korntransporten herfra vil blive af større Omfang. Det danske Generalkonsulat i Leningrad betvivler det, idet Høsten har bragt Skuffelser, og Bonden ogsaa

i Aar kun yderst trevnt afgiver sit Korn.

Efter alt at dømme vil Eksportforraadene i Havnen blive størst paa det Tidspunkt, hvor i tidligere Aar Navigationen ophørte, og efter Forlydende fra Havnekredse agter man atter i Aar at gøre Forsøg paa at holde Havnen aaben om Vinteren. Der træffes foreløbig Forberedelser til en Vinterkampagne indtil 1. Februar 1927.

(Fortsat fra Side 725)

45/- for prompt Lastning, og 47/6d. kan antagelig faas nu. For December Tonnage er opnaaet 42/6d., for Januar 35/6d. og Januar/Februar 28/3d. Efter Sigende er det meget smaat med Tonnage i La Plata, og artige Overraskelser kan endnu ventes.

ØSTEN

For Korn fra Australien er gjort adskillige til 50/-, Kul fra Newcastle N.S.W. til River Plate 37/6d., 38/9d., Mauritius-U.K. 30/-, Durban/Syd Amerika 40/-, Delagoa Bay/U.K. 40/-, Calcutta/U.K. 32/6d., Kina-Indien etc. er

stadig sløv. Vladivostock/Rotterdam eller Hamburg Januar/Februar 38/9d., Celebes/Aarhus noterer ca. 55/-.

TIME CHARTER

En Del Baade er taget for 4/6 Maaneder til forholdsvis lave Rater:

5,200 Tonner til 4/6d., 5,500 til 4/4½d. og 6,500 Tonner til 4/6d.

De vestindiske Befragtere er indstillet paa at betale høje Rater, og for en transatlantisk Rundrejse, Levering/Tilbagelevering U.K. faas ca. 7/-.

VINTERDÆKSLAST-BESTEMMELSERNE

Fra London har været meddelt, at Trælastimportørernes Organisation har henvendt sig til Regeringen med Anmodning om, at Bestemmelserne om Vinterdækslasten, der træder i Kraft den 31. Oktober, maa blive suspenderet af Hensyn til det stigende Fragtmarked, som gaar ud over de engelske Interesser.

Efter Forlydende har Board of Trade imidlertid svaret Timber Trade Federation, at Andragendet ikke kan bevilges.

FORBUD MOD STENFISKERI I VISSE DELE AF DROGDEN

Erhvervsministeriet har udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af kgl. Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande fastsættes herved følgende:

Til Sikring af Dybdeforholdene i Drogden og under Hensyn til de for Tiden foregaaende Uddybningsarbejder forbydes indtil videre al Opfiskning af Sten i et Bælte fra 80 Meter Vest til 210 Meter Øst for Linien Middelgrunds-Forstets Fyr overet med Nordrøse Fyr, paa Strækningen fra 500 Meter Syd for Drogden Fyrskib til ud for Grunden »Rasmus Møller« (Drogdens Fyrskib ligger paa: 55° 33' 03" N. Brd. 12° 42' 57" Ø. Lgd.).

Overtrædelse af dette Forbud medfører Strafansvar i Overensstemmelse med de derom indeholdte Regler i Lov Nr. 146 af 29. Marts 1920 om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse med Ændringer af 18. April 1925.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 9 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	14,626	21,215,932	10,462	15,558,476
1925	10,463	15,408,323	8,378	12,589,971
Forskell	+4,163	+5,807,609	+2,084	+2,968,505

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	10,629	12,916,060	8,353	14,323,819
1925	10,076	12,640,258	7,435	12,690,500
Forskell	+553	+275,808	+918	+1,633,319

ODENSE NYE SILOPAKHUS,

som nedbrændte under den store Havnebrand i Juli 1925, staar nu genopført som et 1. Klasses Silo- & Lageranlæg med moderne Sugeanlæg til Kornløsning og elektrisk Transportanlæg til Udskibning og Kastning af Korn.

Der er under Opbygningen af Siloen taget ethvert Hensyn til de bedste Opbevaringsforhold for Kornet, og belært af Erfaringen, har man ladet Siloerne opføre af Træ, frem for de mange Steder anvendte Beton-Siloer.

Pakhuset har Silo-Plads til ca. 80,000 Tdr. Korn, og endvidere haves et Pakhus med betydeligt Gulvareal, beliggende umiddelbart ved Kajen, særlig egnet til Lagring af Oliekager, Klid, Skraa, Stykgods, Cement etc.

I Forbindelse med Pakhuset er der, som ovenfor nævnt, anlagt et fuldt moderne Sugeanlæg med en Lossekapaacitet af mindst 125 Tons i Timen, ligesom Firmaet ved Hjælp af et moderne elektrisk Transportanlæg paatager sig Kastning og Udskibning af det oplagte Korn.

Pakhusets Suge- & Transportanlæg har efter Opførelsen været omhyggeligt afprøvet, og som det eneste neutrale Silo-pakhus ved Odense Havn, staar Firmaet nu til Tjeneste med Tilbud paa Losning og Oplægning af alle Slags Kornvarer, Oliekager, Stykgods, Cement etc.

For Korn, som losses og oplægges paa Silo, gives 10 lejefri Silodage, og iøvrigt vil Firmaet — paa Basis af det ny moderne Anlæg — altid være i Stand til at tilbyde enhver Fordel ved Losning og Oplægning til fuldt ud konkurrerende Priser.

Taksterne er fastsatte efter Overenskomst med Dansk Dampskibsrederiforening.



KANADA SOM MARKED FOR SKANDINAVISK SKIBSFART

Lige siden den oversøiske Skibstrafik for Alvor begyndte for omkring 100 Aar siden, har Canada spillet en vigtig Rolle for den skandinaviske Skibsfart. I den sidste Menneskealder er det, udtaler S. S. G.'s udmærkede Korrespondent i Norge, Trælastfarten, som fortrinsvis har beskæftiget de skandinaviske Skibe, men efter at de store Indsøer var blevet forbundet med Havet ved et udmærket Kanalsystem, har Kornekspporten over Canada stadig tiltaget i Omfang, samtidig med at Trælasteksporten gradvis er gaaet tilbage og nu er begrænset til enkelte forholdsvis snævre Distrikter.

Den norske Generalkonsul i Montreal ses at have anstillet meget indgaaende Undersøgelser angaaende aktuelle Foreteelser i Skibsfarten paa Canada. Han kommer i sin omfangsrige Rapport ogsaa ind paa Trælastfarten, og citerer herunder bl. a. Chefen for et stort Mæglerfirma, som udtalte, at efter hans Mening gik

Trælasteksporten til England stærkt tilbage

og vilde inden ret mange Aar ophøre. Grunden hertil mente han laa i, at Skovenes Afkastning vilde blive benyttet af Træmasse, Cellulose og Papirfabrikkerne, der stadig udvides. Fra Provinsen Quebec skibes der nu kun ubetydelige Partier Trælast til Europa, hvorimod der fra Campbellton og Sydney N.S. endnu foregaar en Del Eksport. I Tramplasteskibe gaar næsten udelukkende Gran, hvorimod Fyr og Birk fra Ottawadalen mest skibes i Linjefartøjer. Grunden hertil er, at disse Træsorter bliver sendt fra Skoven til Afskibningsplads i Jernbanevognladninger og videresendes snarest mulig, da man har fundet, at det ikke lønner sig at vente indtil man har faaet samlet en hel Skibslast.

Fra Vancouver, Portland, Or., og andre ved Vestkysten har der foregaaet store Skibninger af Trælast for kanadiske og amerikanske Havne ved Atlanterhavskysten via Panamakanalen, og Trælasten fra Stillehavskysten har kunnet konkurrere i Priser med Trælasten fra de østlige maritime Provinser i Canada.

Indsøfarten og Rutefarten paa Amerika.

Af Generalkonsulens videre Anførelser fremgaar, at der fra Montreal særlig i Slutningen af forrige Aar blev skibet en Del Cement for Florida, hvor der i nogen Tid havde foregaaet en livlig Byggevirksomhed og Omsætning af faste Ejendomme, og i Vestindiefarten har der over New York været sluttet en Del skandinaviske, fortrinsvis norske Fartøjer, der bringer Raasukker til Sukkerraffinaderierne i Canada. Der har ogsaa været forsøgt at sætte et norsk Fartøj i Gang i Linje fra Montreal til Columbia og Havne i Mellemamerika, hvor der søges oparbejdet et større Marked for kanadiske Varer. I Skibstrafikken paa de store Indsøer mellem Havne i Canada og de Forenede Stater finder 10-15 norske Skibe Beskæftigelse hver Sæson. Paa Grund af Farten gennem Kanalerne, Sluserne og i Floden er Skibene udsat for megen Slidtage, og den hurtige Ekspedition i Havnene gør det vanskeligt at faa de nødvendige Reparationer foretaget og Skibene holdt i god Stand, før Sæsonen er over.

Generalkonsulen har forøvrigt henvendt sig til de norske Vicekonsulater i en Række Havne, og han citerer et Uddrag af deres Rapporter. Af særlig Interesse her er en Udtalelse fra Vicekonsulen i Chatham N.B., hvorfra maaske den betydeligste Trælasteksport foregaar. Konsulen tager stærkt til Orde for en

Centralisation af Tonnageudbud

helst gennem et eneste Mæglerfirma i England, i Stedet for som nu at udbyde Skibene samtidig saavel i England som Canada. Da de fleste Slutninger foregaar ved Afskibernes Agenter i England, kan det nu hænde, at Afskiberne og Agenten samtidig gør Tilbud for samme Fartøj. Rederiet kan derved let bringes til at tro, at der er større Efterspørgsel efter Tonnage end der i

Virkeligheden er, og mens derfor Rederiet søger at opnaa højere Fragter, kan Forretningen gaa tabt. Hvis Tilbud af Tonnage blev lagt i Hænderne paa et eneste Mæglerfirma i England, vilde dette kunne have Agenter i Canada, men naar et Skib blev tilbudt, maatte Fartøjets Navn opgives, for at Afskiberen og dennes Agent ikke skulde kunne komme til at hyde mod hinanden.

Klipfiskeeksporten

er koncentreret paa New Foundland, som forøvrigt tillige har en betydelig Eksport af Malm, Papir, Pulpwood etc. Af disse Artikler skibes Fisk til Europa og Brasilien, Papir til England, Sliberived til de Forenede Stater og Jernmalm til Tyskland. Henved 80 pCt. af de eksporterede Varer sendes med norske Skibe, og de resterende 20 pCt. gaar for den største Del med Linjeskibene. For Fiskeeksporten foretrækkes Fartøjer paa omkring 2,000 Ton Dødvægt. For Malmtransporten trænges Fartøjer paa 8,000 til 10,000 Ton, og norske Skibe har indarbejdet sig saa godt i denne Fart, at de synes at have faaet et Monopol paa Transporten af Malm.

For saa vidt angaar

Farten paa Stillekavskysten

meddeler Generalkonsulen ogsaa mange interessante Enkeltheder, hvoraf vi særlig fæster os ved en Rapport fra Vicekonsulen i Prince Rupert B.C. Han indberetter, at den væsentligste Import- og Eksporthandel fra Havnen er gaaet over Vancouver og er blevet skibet med Fartøjer tilhørende Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway og Union Co. I 1923 paabegyndte Canadian Government Merchant Marine direkte Ruter paa Japan. Fartøjerne var væsentlig lastet med Trælast og havde en Del Stykgods i Returfragt. I de senere Aar er der ankommet til Prince Rupert betydelige Ladninger af Hermetik (canned salmon) og salt Sild fra Alaska for Videreforsendelse til Østen og andre Lande. Den Del af disse Varer, der er bestemt for de Forenede Stater, kan i Henhold til amerikanske Love kun skibes i amerikanske Fartøjer. Trælast danner forøvrigt den største Eksportartikel, men Eksport- og Importforretning i Prince Rupert har hidtil ikke antaget større Dimensioner, og som Følge deraf har norske Fartøjer ikke taget nogen stor Del i Farten paa Havnen. Der bygges nu i Prince Rupert en ny Kornelevator, der antages at ville blive færdig ved Aarets Udgang. I Forbindelse hermed har The Joint Hull Committee of the London Underwriters Institute udsendt et Cirkulære angaaende Assurance for Skibe, der anløber Prince Rupert. Dette traadte i Kraft den 1. November 1925, og man hidsætter følgende af samme Cirkulære:

- a. That the expressions »North America Warranty« and »North America Agreement« be substituted for »B. N. A. Warranty« and »B. N. A. Agreement«.
- b. That the North America Warranty be amended to read: »Warranted not to enter or sail from any port or place on the Atlantic Coast of North America its rivers or adjacent islands, north of 43-40 gr. N. L. except the port of Halifax, and for bunkering purposes only the ports of Louisburg and Sydney, nor to enter or sail from any port or place on the Pacific Coast of North America, its rivers or adjacent islands North of 50 gr. N. L. except Prince Rupert via Dixon Strait«.

Det formodes, at en Del Korn til Orienten vil blive skibet fra Prince Rupert, og da Assurancen er den samme som for andre Havne paa Kysten og da Afstanden fra Prince Rupert til Panama kun er 280 Mil længere end fra Vancouver til Panama, haaber man at kunne sende Korn gennem Panamakanalen til Europa. Elevatorafgifterne er de samme som i Vancouver, men Haveafgifterne opgives af Vicekonsulatet at være lavere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Under Efteraarsstormen.

Under Stormen Søndag i forrige Uge fik Esbjerg-Kutteren »Ingæ« pludselig en voldsom Braadsø over, som fuldstændig ryddede Dækket for alt opstaaende og fyldte i et Nu baade Lukaf og Maskinrum, og Skibet fik Lækage. Besætningen, 4 Mænd, holdt fast, hvor de kunde bedst, og Gang paa Gang slog Søerne hen over dem. En anden Esbjerg-Kutter »Hero« befandt sig i Nærheden, og den ilde stedte Besætning kom kort efter i Forbindelse med denne, idet man udkastede et Stykke Tov, hvortil var fastgjort et Stykke Træ for at holde det flydende i Vandet. Det lykkedes en Mand paa »Hero« at faa fat i Tovenden, og der kom Forbindelse i Stand mellem de to Fartøjer, og én for én maatte Besætningen fra »Ingæ« ad Tovet kravle gennem Søen til »Hero«, som bragte dem velbeholdne til Esbjerg.

— Esbjerg-Kutter »Hvalpsund« fik Lørdag Nat en Braadsø over, mens den laa paa Kanten af Doggerbank, den tog Styrehuset med Kompasset og meget andet. Efter kort Tids Forløb fik Skipperen Øje paa en anden Esbjerg-Kutter, som han præjede og fik Vindretningen at vide, og med Vinden og Stjernerne som Holdepunkt for Kursen holdt man efter Vyl Fyrskib, som man naaede. Her observeredes Dampere »Dana«, og med den som Holdepunkt fortsattes ind efter; men stoppede op her til det blev lyst, og først da satte Kutteren over Barren og naaede Esbjerg Havn.

Stor Gave til de nordiske Søfolk.

En værdifuld Gave, som vil komme alle nordiske Søfolk tilgode, er nylig af en i Manchester bosiddende Nordmand bleven skænket den norske Sømandsmission. Giveren, som ønsker at være anonym, har købt og foræret Sømandsmissionen to Huse, som skal indrettes til Forsamlingslokaler i Manchester. Efter Giverens Ønske skal de bære Navnet »Læsestuer for Søfolk«.

Den højtidelige Indvielse har fundet Sted i Overværelse af den danske, den norske og den svenske Konsul i Manchester, den svenske Sømandspræst i Hull og den danske Sømandspræst i Hull samt Besætningerne paa de danske, svenske og norske Skibe, der ligger i Havnen ialt 70 Mand.

„Viking“ skal atter i Fart.

Det Forenede Dampskibs-Selskab maatte forrige Aar lægge Barken »Viking« op, idet Fragtmarkedet som bekendt var saa daarligt, at Driften af Skoleskibet gav et betydeligt Underskud. Opgangen paa Fragtmarkedet har nu medført, at D.F.D.S.

har besluttet atter at sætte »Viking« i Fart. Fragterne paa de længere Ruter er højere end man har set i lange Tider, og Udgiften til de dyre Bunkers spares om Bord i »Viking«, der har sine Sejl som Drivkraft. Skibet skal antagelig i Dok hos Burmeister & Wain og derefter udrustes til Farten over Atlanten, idet det er Meningen at lade Skibet gaa i Ballast til New York for at laste Kul til Sydamerika, hvorfra der er Kornladning at faa som Returfragt.

Det er ikke alene glædeligt for »Det Forenede Dampskibs-Selskab« at faa baa et af sine store Skibe i Fart igen, men ogsaa blandt de mange unge Sømand, der gerne vil være Navigatorer, men mangler den lovbefalede Sejlskibsuddannelse, vil der blive Glæde over »Viking«s nye Togt.

Dødt Skib strandet.

Tidligt Fredag Morgen observeredes et mindre Sejlskib, der var strandet udfor Indsejlingen til Præstø Fjord. En Fiskerbaad forsøgte at komme i Forbindelse med Skibet, der stadigt overskyledes af Søen. Der var ingen Besætning om Bord, og man antog derfor, at denne var omkommet. Skibet, der hedder »Lilly«, og som er hjemmehørende i København, er lastet med Brænde.

Besætningen, der bestod af 3 Mrand, havde forladt Skibet i Søen af Frygt for, at det skulde strande, og var gaaet i Redningsbaaden. Fredag kom de i Land i Nærheden af Fakse og henvendte sig til Sognefogden for at laane Penge til Hjemreisen. Folkene var ikke den Gang vidende om, at Skibet var strandet.

Der hviler nogen Mystik over hele denne Affære; Besætningen havde fastsurret Roret og ladet Sejlene staa, saaledes at Skibet laa i Søen som en Fare for al anden Sejlads.

Der findes ikke noget Skib af Navnet »Lilly« hjemmehørende i København, og de skibbrudne Folk, hvis Navne endnu ikke kendes, fortæller, at de har købt Skibet i Sverige.

Fiskekutteren „Knud Børgers“

af Esbjerg, der under Stormen forleden, som omtalt strandede ved Sønderho, er Søndag Eftermiddag af Svitzers »Bjørn« bragt flot og ført til Esbjerg.

Kutteren er meget læk, men har ellers ikke taget nævneværdig Skade ved Strandingen.

Danske Skibe solgt til Udlandet.

Det er kun faa Dage siden, det Forenede Dampskibsselskab solgte et af sine ældre Dampskibe, »Delaware«, og nu har Selskabet atter skilt sig af med en af de ældre, umoderne Lastebaade, nemlig »Erik«. Dette Skib, der er bygget 1900 i West Hartlepool og som laster ca. 2,000 Tons, er solgt til Rederiet *Otto Zellk* i Rostock. Købesummen er 12,500 Pund Sterling.

Dampere »Mjølner« af København er ogsaa solgt til samme Rederi. Skibet, der er bygget 1884 i Rostock og som laster ca. 1,000 Tons, tilhører Skibsreder, Folketingsmand *H. Hendriksen*. Købesummen er 30,500 Kr.

Et Haugesund-Rederi flytter til København.

Efter hvad *Haugesund Dagblad* meddeler, skal *Røgenæs Rederis* Hovedkontor flyttes til København, hvor Skibsreder *Røgenæs* har opholdt sig i Sommer.

Skibene skal dog indtil videre sejle under norsk Flag og forbliver hjemmehørende i Haugesund. Rederiet ejer Skibene: »Anders« 2,200 Tons, »Anna Sofie« 5,150 Tons, »Haugeland« 5,200 Tons og »Skogheim« 4,580 Tons.

“RADIOTELEGRAFI”

Nyt Kursus begynder paa Københavns Navigations-skole i Slutningen af Oktober. Nærmere Oplysninger faas hos Skolens Bestyrer, Ny Toldbodgade 3.

Navigationdirektøren.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavnens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.hv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryringsagent).

POSITIONSLISTE PR. 25. OKTOBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Birkenhead 21.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Königsberg 20.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 21.10. til Singapore.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Kotka 22.10. til Sharpness.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Susa 25.10. Neufahrwasser.
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 25.10.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Kemi 20.10.

s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Denia 24.10. til Almeria.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 18.10.
s.s. *Anna*, afg. Kotka 26.10.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Vancouver 22.10. til Portland.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Tampa.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Cristobal 22.10.
s.s. *Argentina*, Juul, Larsen, afg. Kambo 23.10. til Rotterdam.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 20.10. til Kbh.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Antwerpen 13.10. til Gulpport.

m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Vladivostok 16.10.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Königsberg 24.10. til Lindholm.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 24.10.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Wiborg Distrikt 20.10.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Aarhus 19.10.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Oslo 24.10.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. River Tees 23.10. til Bremerhaven.
 s.s. *Æzel*, Jensen, ank. Rostock 24.10.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rul.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Grangemouth 23.10.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Antwerpen 25.10.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Danzig 22.10.
 s.s. *Bodil*, ank. Valencia 24.10.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 4.10.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 22.10.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 24.10.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Botnenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Belfast 21.10. til Königsberg.
 s.s. *Braslien*, Brocks, afg. Madeira 16.10. til Kbh.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Belize 19.10.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Helsingør 25.10.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 15.10.
 s.s. *Britta*, afg. Rochester 23.10.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbh. 19.10.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Rotterdam 25.10. til Hampton Roads.
 s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Baltimore 12.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Buenos Aires 24.10. til Rosario.
 s.s. *Carmen*, ank. Oran 17.10.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Kbh. 22.10. til Rotterdam.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Ushant 11.10. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Kotka 20.10.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Cape Town 18.10.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Paimboeuf 21.10. til Hook v. Holland.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Öhrviken 23.10.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Danzig 23.10. til Hull.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Gibraltar 25.10.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, ank. Rotterdam 21.9.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Tynen 23.10.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Galveston 20.10.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kbh. 23.10.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Tory Island 21.10.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger i Kbh. som Reserveskib for Exp.
 s.s. *Dorrit*, ank. London 22.10.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 24.10.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Stettin 25.10.
 s.s. *Ebba*, ank. Barcelona 18.10.
 s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. Reval 25.10. til Kbh.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 23.10. til Kbh.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 19.10.
 s.s. *Ella*, Rasmussen, i Aarhus-Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. West Hartlepool 22.10.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Lizard 22.10.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Båtskärsnäs 25.10.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Newhaven 17.10.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Sikeå 18.10.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Danzig 23.10.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Rouen 20.10.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Brahestad 21.10.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Watchet 24.10.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Emden 20.10.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Sheerness Red 22.10.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Halifax 24.10.
 s.s. *Expres*, Falk, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Antwerpen 22.10.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Calais 21.10.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. London 24.10. til Sønderborg.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbh. 17.10.

s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Holtenau 25.10.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. New York 16.10.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Philadelphia 17.10.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 17.10.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Manchester 24.10.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Stettin 25.10.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Montreal 15.10. til Kbh.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Brake/Oldenburg 22.10.
 s.s. *Gerda*, pass. Schiedam 25.10.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sarpsborg 18.10. til Boston.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Frederikshavn 25.10.
 s.s. *Gunver*, afg. Casablanca 19.10.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. London 25.10.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Havre 23.10. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Haure-Petersen, afg. Danzig 24.10.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Uleåborg 23.10. til Boston U.K.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Durban 23.10.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Leith 21.10.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Rotterdam 18.10. til Wasklot.
 s.s. *Harriet*, ank. Gijon 21.10.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Cuxhaven 23.10.
 s.s. *Helga*, pass. Holtenau 22.10.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbh. 26.10.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Dunnet Head 24.10.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Stettin 25.10. til Kbh.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 22.10.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kotka 21.10.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Uleåborg 22.10.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Santos 22.10.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 22.10.
 s.s. *Inger*, afg. Kemi 24.10.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Stettin 20.10. til Leith.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Montreal 20.10. til København.

J

s.s. *Jan*, Jerne, ank. Rochefort 21.10.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Rotterdam 5.10.
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Philadelphia 5.10.
 s.s. *Jenny*, afg. Nykøbing F. 24.10.
 s.s. *Johanne*, ank. Wiborg 23.10.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. London 21.10.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Hook of Holland 7.10. til Philadelphia.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk Va. 21.10.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Sønderborg 23.10.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 22.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Trångsund 24.10. til Antwerpen.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Königsberg 7.10.
 s.s. *Karla*, ank. Wiborg 25.10.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Fredericia 19.10.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Montreal 12.10.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Vancouver BC. 18.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kielerkanal 25.-26.10. paa Rejse til Nørresundby.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Esbjerg 21.10. til Kaskö.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Liverpool 15.10.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. Oktober 1926.

London	18,23	Madrid	57,25
New York	376,50	Amsterdam	150,60
Berlin	89,55	Stockholm	100,55
Paris	11,85	Oslo	93,85
Antwerpen	10,70	Helsingfors	9,49
Zürich	72,75	Prag	11,16
Rom	17,30	Wien	53,20

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transporters, 8 Tons Flydekraner, Skure med elektriske Kajakkraner, 34.000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægere, Værksteder etc.
Kontrahefter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM**AMSTERDAM****ZAANDAM****ANTWERPEN**

Com. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

ROTTERDAM

STETTIN

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østseeen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watklns, Bentleys.

AMSTERDAM

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.

LISSABON

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 **LISSABON** Telegr. Adr. »Beckmann»**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

MONTREAL

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

KØBENHAVN

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN · & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KØBENHAVN

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen

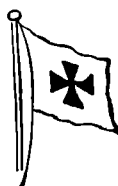
DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

KØBENHAVN

**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattelefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Brunsbüttel 23.10.
m.s. *København*, Christensen, pass. Dakar 12.10. paa Rejse til Australien.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 25.10.
s.s. *Lifland*, Rasmussen, afg. Holtenau 24.10.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. London 21.10.
s.s. *Lillian*, ank. Rotterdam 25.10.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 25.10.
s.s. *London*, Caspersen, afg. Raumo 26.10. til Hull.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 23.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 23.10. til Riga.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk 23.10. til Kbh.
s.s. *Maja*, i Dok i Kbh. siden 14.10.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Lissabon 17.10.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Uleåborg 20.10.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 20.10. til Harburg.
s.s. *Margrethe*, Rindby, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
s.s. *Marie*, afg. Hernösand 22.10.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Abo 22.10.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Königsberg.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 12.10. til Kbh.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 23.10 paa Rejse til New York.
s.s. *Middelhavet*, Dreysen, afg. Königsberg 24.10. til Kbh.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 23.10. til Tangier.
s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. Leith 25.10.
s.s. *Nancy*, afg. Bona 25.10.
s.s. *Natal*, Madsen, pass. Malta 23.10.
s.s. *Nautik*, afg. Alicante 25.10.
s.s. *Neptun*, ank. Casablanca 25.10.
s.s. *Nerma*, pass. Holtenau 21.10.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Buenos Aires 23.10. til Kbh.
s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, ank. Calais 23.10.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Kings Lynn 22.10.
s.s. *Nordsøen*, ank. Almeria 25.10.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Jacobstad 14.10.

O

m.s. *Odense*, Veirø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Kotka 20.10.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 25.10. til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. West Hartlepool 23.10.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbh. 19.10.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Rotterdam 25.10.
s.s. *P. N. Damm*, afg. Wyborg 22.10.
s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Aden 14.10. til Menado.
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Los Angeles 19.10.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 29.9.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Galveston 12.10. til Kbh.
m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Malta 23.10. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Kiel 23.10.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Råfsø 23.10. til London.

R

s.s. *Randi*, afg. Danzig 25.10.
s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Port Elizabeth 24.10.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, ank. Hook of Holland 25.10.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Pernau 18.10.
s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Manchester 18.10.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Kbh. 24.10.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Kbh. 21.10.
s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Port Swettenham 25.10. til Penang.
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Durban 25.10. til Aden.
m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Dunkirk 23.10.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Mariopool 23.10. til Memel.
s.s. *Sierra Morena*, Grøndahl, afg. Norfolk 22.10. til Landsend f. O.
s.s. *Sierra Nevada*, Lauritzen, ank. Beira 22.10.
s.s. *Sigrun*, Folkenberg, afg. Antwerpen 23.10. til Aalborg.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Cuxhaven 23.10.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 18.10.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Raumo 23.10.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Holtenau 24.10.
s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Bremen 25.10.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 24.10.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Hamburg 24.10.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Ridham Dock 20.10.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Emden 22.10.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Brake/Oldenburg 21.10.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Bristol 23.10.
s.s. *Stella*, pass. Helsingør 21.10.
s.s. *Svanhild*, ank. Nordenham 17.10.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Odense 24.10.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Björkö 20.10. til Grimsby.
s.s. *Svend Pii*, ank. London 22.10.
s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Kotka 22.10. til London.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Brunsbüttel 22.10.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Matanzas 17.10.
s.s. *Sønderjylland*, Falk, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Rotterdam 21.10.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Liverpool 24.10.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 25.10. til Kbh.
s.s. *Taasinge*, oplagt.
m.s. *Tacama*, Røder, afg. Deal 10.10.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Korsør 23.10.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, i Dok i Kbh. siden 7.10.
s.s. *Tjaldur*, oplagt.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Genua 23.10. til Livorno.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hull 19.10.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Norrköping 24.10.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Algier 25.10. til Tunis.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kaskö 20.10.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 25.10. til Dunkirk.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 16.10. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Baltimore 22.10.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Lissabon 25.10.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Kbh. 15.10.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Hamburg 17.10.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Holtenau 21.10. p. R. t. Kotka.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Norfolk 22.10.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
Bark *Viking*, i Dok i Kbh. siden 23.10.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Houston 2.10. til Esbjerg.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Hargshamn 23.10. til Boulogne.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 22.10.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Baltimore 8.10.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), i Dok i Kbh. siden 13.10.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Kemi 25.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Baltimore 20.10.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Barry 20.10.

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
AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavns***Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 8332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B

KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**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),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, 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

TLG. ADR.:
"RIPPON"TELEFONER
1762-6054-6450**W.E. RIPPON**
DAMPSKIBS AGENT**GENOA**· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIOCODER:
BOE,
WATKINS,
A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG.CODER:
BENTLEY'S,
SCOTT'S 9^{te} & 10^{te} UDG.**JOHN P. BEST & CO.**
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Etableret 1875. *Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.***GEORGE SCOTT & CO.**

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

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

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAADE, 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.The *Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.***R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.**
SUNDERLANDEjere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbobaade:
»Cinema Stars« · »Robert L. Cook« · »Huttons« · »Stage«

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow,
Nørresøg. 17, København.Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Frogervejen 85, Oslo. Bergen.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORAARSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN.

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 45

FREDAG · 5. NOVEMBER 1926

33 · AARG

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

KØBENHAVNS HAVNS BUDGET

Paa dette Sted udtrykte vi sidste Uge vor Forbavelse over Byretsdommer *Jesper Simonsens* beklagende Udtalelse om, at Kommunalbestyrelsen ikke havde Indflydelse nok i Københavns Havnebestyrelse. Vi tillod os at udtrykke vor Glæde over, at denne Indflydelse ikke var større, end den var, og henviste til de alarmerende Resultater, som den kommunale Visdom og Magt havde faaet paa Provinsens Havne, der efterhaanden var blevet saa dyre, at Udlandet bojkottede dem. Vi tillod os ligeledes at understrege den Kendsgerning, at Kommunalbestyrelsens eneste Indsats i Havnens Udvikling var Kravet om at sætte ikke tiltrængte Arbejder i Gang i Havnen for at afhjælpe den store Arbejdsløshed, som den socialistiske Udplyndringspolitik havde skabt.

Ved det sidste Møde i Københavns Havnebestyrelse fremkom Borgmester *Hedebøl* da ogsaa med den obligate Henstilling til Havnevæsnet om at sætte nye Arbejder i Gang, ligesom han kun fandt det rimeligt, at Havnevæsnet paatog sig det egentlige Brobygningsarbejde ved den paatænkte Regulering af Færdslen tværs over Havnen. Hvorfor Havnen skulde betale for Færdslen over Broerne, maa man vist være Socialdemokrat for at forstaa — man kunde ligesaa godt forlange, at de samvirkende Fagforeninger betalte for disse Udvidelser.

I Mødet var iøvrigt Havnens Budget for 1927 til 1. Behandling; det balancerer med ca. 4.7 Millioner Kroner.

Den største Indtægtspost er Vareafgiften, der kalkuleres til 2,075,000 Kr. for 2. Takstperiode, nemlig Tiden fra 1. Juli 1926 til 30. Juni 1928, maa det paa regnes, at Vareafgiften, selv uden Hensyn til Trafiksvingninger, vil give i Indtægt et Beløb af ca. 50,000 Kr. mindre om Aaret end tidligere, idet den i Taksten nyindsatte § 3 indeholder den Regel, at egentlige Transitvarer til Provinsen i nærmere fastsat Omfang kun skal svare halv Afgift, og for den deraf følgende Mindreindtægt for Havnekassen er der kun skaffet en delvis Kompensation gennem specielle Satsers Forhøjelse. Naar Hensyn tages til, at nævnte Indtægtsnedgang vil gøre sig gældende i sidste Halvdel af 1926 og i hele Aaret 1927, maa der regnes med, at Indtægten paa denne Konto, som i de første 8 Maaneder af Aaret har udgjort 1,410,874 Kr. 40 Øre, i hele 1926 vil andrage ca. 2,100,000 Kr., hvorfor der for 1927 paa Kontoen er opført et Beløb af 2,075,000 Kr.

Fartøjsafgiften er budgetteret til 1,048,000 Kr. For 2. Takstperiode af denne Afgift er der indført enkelte nye Begunstigelser i Forhold til den oprindelige Fartøjstakst; men herved kan dog Indtægten paa denne Konto ikke antages at ville blive afgørende paavirket, hvorfor den Indtægt, som vil være indgaaet ved Udgangen af Aaret 1926, nogenlunde maa kunne lægges til Grund for det nye Aar. Det Beløb, som paa Grund-

lag af de nu foreliggende Oplysninger kan forventes at ville indgaa i Aar under denne Konto, andrager for de første 8 Maaneder 747,898 Kr. og kalkuleres for Resten af Aaret til 344,300 Kr., altsaa for hele Aaret 1,093,000 Kr., men da der bliver en Mindreindtægt paa Takstens Konto E, er Kontoen for 1927 opført med de nævnte 1,048,000 Kr.

Havnens Andel i Frihavnsselskabets Overskud er opført med 350,000 Kr., Lejeindtægterne af Havnens faste Ejendomme med 746,882 Kr. og Renteindtægten med 380,219 Kr. De øvrige Indtægter ved Afgifter for Knippelsbros Oplukning, Benyttelse af Kraner, Pramme m. m. er kalkuleret til ca. 90,000 Kr.

Blandt Udgifterne er Forrentning af Gæld og af Pensionsfonden opført med 1,355,954 Kr., Lønningerne andrager 289,440 Kr. og Dyrtidstillægene 241,100 Kr. Samtlige Driftsudgifter er budgetteret til 3,022,868 Kr. Hertil kommer de ordinære Afskrivninger med 293,158 Kr., Henlæggelse til Fonden til Afholdelse af ekstraordinære Driftsudgifter 250,000 Kr., Henlæggelse til Pensionsfonden 79,548 Kr., medens der til Reservefonden beregnes 1,043,141 Kr. Den forventede Status ultimo 1927 balancerer med 61,080,935 Kr.

VOLDGIFTSRETTEEN GAAR IMOD SØMÆNDENE

Sømændenes Forbund havde for Dæksbesætningen i Dampskibet »Nordsøen«, tilhørende Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, krævet Overtidsbetaling i Henhold til Reglerne i Overenskomstens § 3 ved Skibets Ophold i Portland Bill for Indtagning af Bunkerkul den 5.—6. December 1925. Dampskibsselskabet nægtede at honorere dette Krav, hvorfor Sømændenes Forbund forlangte Voldgiftskendelse. Under denne for Skibsfarten meget vigtige Sag blev det oplyst, at Skibet ankom til Portland Bill den 5. December 1925 og ankrede paa Reden Klokken 6 Eftermiddag. Klokken 7.45 paabegyndtes Indtagningen af Bunkerkul, som vedvarede til Kl. 1.30 Nat, da Skibet afsejlede. Under Skibets Ophold blev Søvagten ikke brudt. Fri-vagten blev kaldt paa Dækket saavel ved Ankomsten som ved Afgangen. Der blev ikke betalt Overarbejds-penge efter Reglerne i Overenskomstens § 3. En Mand af Dæksbesætningen tog Forbehold herom ved Afregningen.

Til Støtte for Kravet om Overtidsbetaling havde Sømændenes Forbund henvist til Voldgiftskendelsen i Sag Nr. 117, hvori det hedder, »at Overarbejds-penge efter de for Arbejde ved Land gældende Regler tilkommer enhver Mand af Dæksbesætningen, som har deltaget i Arbejdet ved Land.« Sømændenes Forbund hævdede, at denne Regel maa gælde ikke alene hvor Skibet anløber Havn for Lastning og Losning, men ogsaa hvor det anløber for Indtagning af Bunkerkul, idet Besætningens Arbejde i begge Tilfælde er af samme Art.

Dampskibsrederiforeningen gjorde herimod gæl-

dende, at den nævnte Voldgiftskendelse angik et Tilfælde, hvor Skibet anløb en Række Havne for Losning og Lastning af *Fragtgodt*, og Rederiforeningen bestred, at Overenskomstens § 3 fandt Anvendelse paa et Skib, der alene anløb for Indtagning af Bunkerkul. Der henvises til, at det i Overenskomstens § 6, sidste Punktum, hedder, at Skibet betragtes som liggende ved Land, naar det er visiteret af Toldvæsenet og fortøjet eller ankret i *Losse- eller Lastehavn*, hvorved det efter Rederiforeningens Opfattelse maatte forstaas en Havn, hvor Skibet losses eller laster *Fragtgoods*.

Sømændenes Forbund har under Proceduren bestridt, at den nævnte Bestemmelse i § 6, sidste Punktum, skulde kunne tages i Betragtning i nærværende Sag, idet der i saa Henseende henvises til at Bestemmelsen er sammenknyttet med den umiddelbart foran staaende Bestemmelse om Landlov, og yderligere gøres gældende, at Ordene »Losse- eller Lastehavn« indsattes under Overenskomstforhandlingerne i 1922 netop for at udfylde Landlovbestemmelsen, og saaledes ikke har Relation til Overenskomstens Regler om Ydelse af Overtidsbetaling. Sømændenes Forbund har derfor paastaet Sagen paakendt alene efter Overenskomstens § 3.

Det af Sømændenes Forbund her indtagne Standpunkt er imidlertid, hævder Voldgiftsretten, i Modstrid med den Opfattelse, der allerede tidligere er kommen til Udtryk i Kendelser afsagte af Voldgiftsretten i Spørgsmaal angaaende Overtidsbetaling; jfr. Sagerne Nr. 109 og 116. Sømændenes Forbund synes da ogsaa tidligere at have næret den Opfattelse, at Bestemmelsen i § 6, sidste Punktum, har Relation til Reglerne om Overtidsbetaling, idet Forbundet under Proceduren i Sag Nr. 116 netop paaberaaber sig den nævnte Bestemmelse. Det maa herefter anses for utvivlsomt, at Bestemmelserne i Overenskomstens § 3 og § 6, sidste Punktum, maa forstaas i Forbindelse med hinanden som angivende de Betingelser, der efter Overenskomsten skal være til Stede, for at Dæksbesætningen kan kræve Overtidsbetaling.

Spørgsmaalet blev dernæst, om en Havn, der anløbes for Indtagning af Bunkerkul, kan antages at falde ind under Udtrykket »Losse- eller Lastehavn«. Voldgiftsretten er af den Opfattelse, at dette ikke er Tilfældet, idet Udtrykket at »laste« ikke skønnes efter almindelig Sprogbrug at omfatte Indtagning af saadanne for Skibets Fremdrift og Sejlsadsen nødvendige Forsyninger som Bunkerkul, Olie, Proviant o. l. At ogsaa Søfartslovgivningens Sprogbrug lægger den her nævnte Mening i det paagældende Udtryk, fremgaar deraf, at Begrebet »Losse- og Lastehavn« saavel i Anmærkningerne til Sølvsrevisions-Kommissionens Udkast til Sømandslov som i Overretssagfører Funder's Note-Udgave af Sømandsloven stiles i Modsætning til Ordre- eller Nødhavn, Havn, som anløbes for at indtage Bunkerkul og Proviant m. v.

I Henhold til det anførte kunde Voldgiftsretten derfor ikke give Sømændenes Forbund Medhold i det under nærværende Sag rejste Krav om Overtidsbetaling til Dæksbesætningen.

UDLANDET OG DE DANSKE PROVINSHAVNE

Som vi frygtede, er nu ogsaa den udenlandske Presse begyndt at protestere imod de danske Provinshavnens opskruede Takster. I sidste Numer af det meget ansete engelske Skibsfartsblad *Fairplay*, maaske Verdens mest udbredte Skibsfartsblad, finder vi følgende Udtalelser om de danske Provinshavnetakster:

»De høje Havnetakster i de danske Provinshavne har i nogen Tid været Genstand for megen Kritik baade i Ind- og Udland, og særlig da Regeringen for kort Tid siden tillod Sammenslutningen af danske Provinshavne at opretholde de gældende Takster for

en ny 5 Aars Periode, vakte denne Tilladelse en dyb Skuffelse i Skibsfartskredse.

Det besynderlige Standpunkt, som Havnene her har indtaget, og som er af meget alvorlig Natur for de Rederier, som sejler paa Danmark, har imidlertid haft den Virkning, at Importen af Korn og Foderstoffer fra oversøiske Pladser til danske Havne via Hamborg er steget meget betydeligt grundet paa den Omstændighed, at det bliver mere og mere vanskeligt at faa Tramp-Tonnage til at bringe disse Laster til tre, fire eller fem danske Havne. Redere, som tidligere er gaaet ind for disse Transporter, holder sig nu klare af dem paa Grund af de abnormt høje Havneafgifter, som maa betales i hver Havn, selv om kun en lille Del af Ladningen losses; og den lange Tid, som medgaar til at losse i de smaa Provinshavne, gør, at Forretningen ikke kan svare sig.

Under disse Omstændigheder er det billigere at sende Varerne i »parcels« med Ruteskibene til Hamborg og faa dem omladet fra Hamborg til de danske Provinshavne i mindre Motorskibe eller Sejlskibe.

Paa denne Maade vil Provinshavnene blive Vidne til, at de store Tramp-Skibe forsvinder, og Sammenslutningen af Provinshavne vil komme til at se denne Fare i Øjnene.

Spørgsmaalet om en Reduktion af Havnetaksterne var paa Dagsordenen for Provinshavnernes Delegeretmøde fornylig, men beklageligvis med et negativt Resultat, idet Havnene ikke var i Stand til at anbefale nogen Reduktion indenfor den løbende 5 Aars Periode. Paa Delegeretmødet blev det besluttet, at ingen Reduktion kunde finde Sted, da det ikke var ønskeligt, at Havnenes eventuelle Underskud skulde paalignes de respektive Havnebyers Skatteborgere.

Fra Skibsfartens Synspunkt set er dette en meget »unfair« Politik. Som allerede paapeget, er Bygningen og Udvidelsen af de mange smaa danske Provinshavne ikke til Fordel for Skibsfarten — faktisk tværtimod — og hele Stillingen bliver umulig, naar Havnene vedbliver at kaste de finansielle Byrder, som Følge af deres altfor kostbare Havne, over paa Skibsfartens Skuldre.

For ret lang Tid tilbage nedsatte Regeringen en Kommission for at undersøge Muligheden for en Nedsættelse af Taksterne, men Kommissionen synes ikke at gøre noget Fremskridt, og det er øjensynligt, at man ikke skal nære megen Forventning til Slutresultatet af deres Arbejde.

Berlingske Tidende, som gengiver ovenstaaende Citat fra *Fairplay*, føjer hertil følgende redaktionelle Kommentar:

»Vi har adskillige Gange her i Bladet paapeget de samme uheldige Forhold, som nu ogsaa *Fairplay* finder Anledning til at paatale, og vi tror, at de danske Provinshavne vilde gøre klogt i at kende deres Besøgestid, forinden det bliver forsent.

Vi kan i denne Forbindelse ogsaa henvise til en Artikel i *Dansk Søfarts Tidende*, hvori meddeles, at et større norsk Rederi har udtalt som Forklaring paa, hvorfor et bestemt Skib ikke kom hertil, at det foretrak 5 Lossehavne i Sverige fremfor i Danmark, fordi man i Danmark maa betale fulde Havneafgifter i hver Provinshavn, selv om man kun losses et beskedent Kvantum hvert Sted.

NEDGANG I DEN OPLAGTE TONNAGE

En af Chamber of Shipping udarbejdet Kvartalsopgørelse over den oplagte Tonnage i de vigtigste Havne i Storbritannien og Irland den 1. Oktober viser, at der sammenlignet med den den 1. Juli oplagte Tonnage var en Nedgang paa 488,682 netto Tons, eller 56.8 pCt. og paa 203,307 netto Tons eller 35.4 pCt. sammenlignet med Tallene for 1. Oktober i Fjor. Tallene for de sidste fem Kvartaler var følgende:

(Fortsættes Side 743).

V I N T E R S E J L A D S P A A F I N L A N D

Med Efteraarets Komme er Spørgsmaalet om Vintersejladss paa Finland atter blevet aktuelt, og man drøfter nu i Finland, hvilke Havne kan gøre Krav paa at blive besejlede om Vinteren og dermed kan regne med Støtte fra Statsisbrydernes Side. Finlands egentlige Vinterhavne er Hangö og Åbo, men der er nu Enighed om, at Adgangen bør holdes aaben saa længe som muligt til Trångsund (Wiborg), Kotka, Helsingfors, Raumo og Mäntyluoto, der er Finlands vigtigste Havne, men endog andre Havne som Gamla Karleby og Wasa, der ligger i den nordlige Del af den Botniske Bugt og Nystad, længere syd paa ved samme Bugt, forlanger at komme til at deltage i Vintersejladss. Gamla Karleby eller rettere dens Havne-stad Yxpila har vundet meget i Betydning, efter at en Jernbanelinje fra det Indre af Landet i Aar er bleven aabnet. En Del af den store Eksport af Tømmer og andre Varer, der hidtil førtes til Kotka fra det store Industridistrikt Uleå og Kajana, kan nu bringes paa Markedet ad den kortere og billigere Vej over Yxpila. Wasa paa den anden Side er en Havn, der indfører store Mængder af Raasukker, Landbrugsmaskiner og Korn til de store Møller i Distriktet sent paa Efteraaret. Nystad driver en udstrakt Skibsfarts-Virksomhed, mekaniske Værksteder og en Slip, og det er muligt, at Staten dér vil anlægge en stor Tørdok, hvori Isbryderen »Jääkarhu« og andre større Skibe kunde dokke. Det er derfor kun naturligt, at disse Havne ønsker Støtte af Statens Isbrydere, saaledes at Skibsfarten paa dem kan holdes aaben til længere hen paa Vinteren. Åbo og Hangö er imidlertid de finske Havne, der er lettest tilgængelige om Vinteren, og det maa anses for tilfredsstillende, hvis det kan lykkes at holde dem aabne hele Vinteren og de øvrige Havne saa længe som muligt. Der kunde imidlertid opstaa en Ophobning af Tonnage i Åbo og Hangö, og nogle af Skibene kunde da dirigeres til Helsingfors indenskærs, hvor Isen ikke vilde være nogen Hindring, og da omtrent 40 pCt. af Finlands samlede Import er bestemt til Helsingfors, vilde en saadan Fremgangsmaade kun være naturlig. Det vil imidlertid vise sig umuligt at opretholde Vintersejladss paa de 15 finske Havne, der har udtalt Ønske derom, alene af den Grund, at de 6 finske Statsisbrydere ikke vil kunne overkomme det.

Fordelingen af Materiellet.

Programmet for disses Virksomhed i den kommende Vinter vil antagelig blive saaledes: »Sampo« og »Tarmo« skal støtte Skibsfarten paa Trångsund, (Wiborg) Kotka og Björkö, d. v. s. de østlige Eksporthavne,

saa længe som muligt, medens »Woima« skal hjælpe Skibsfarten paa Yxpila, Wasa, Mäntyluoto og Raumo og »Jääkarhu« Sejladss paa Helsingfors. De to tilbageværende Isbrydere, »Apu« og »Mutaja«, skal ligesom tidligere anvendes til at holde Løbene i Skærgaarden til Åbo og fra Åbo til Hangö aabne. Hvad angaar Spørgsmaalet om, hvorlænge Skibsredere kan regne med Hjælp af Isbrydere i Havnene, er det selvfølgelig umuligt paa Forhaand at sige, naar en Isbryder vil være nødsaget til at forlade en Havn og Sejladss paa samme maa standse. Det er blevet foreslaaet, at Isbryderne skulde afgaa fra Wasa den 20. December, men Fyrskibene udenfor vil maaske være blevet nødsagede til at forlade deres Stationer inden da paa Grund af Is, og al Skibsfart i disse Farvande maa saa standse, og Isbryderen gaa syd paa. Paa den anden Side kan Vinteren ogsaa være saa mild, at Isbryderne kan forblive i Wasa til langt ind i det nye Aar. Udenlandske Redere og Kaptajner bør derfor ikke stole paa eventuelt fastsatte Datoer for Isbrydernes Tilstedeværelse i de forskellige Havne, men bør forud forlange Underretning af deres Agent eller Konsul paa Stedet. Under disse Breddegrader og i de snævre finske Farvande med ringe Dybder kan Vejr- og Isforhold skifte meget hurtigt. Sidste Vinter faldt det for Eksempel pludselig og uventet ind med haard Frost og Isdrift i nogle faa Dage i den østlige Del af den Finske Bugt, saaledes at et stort Antal Skibe, deriblandt Isbryderne, maatte forlade de øst-finske Havne øjeblikkelig, da de ellers risikerede at fryse inde for hele Vinteren, saaledes som det hændte en Del Dampere i den Finske Bugt bestemte til Petrograd.

Bliver Vinteren haard?

Efterhaanden som Isforholdene bliver vanskeligere i Landets Ind- og Udførselshavne flyttes Trafikken og Isbryderne til Åbo og Hangö, og det vil sandsynligvis gaa paa samme Maade i den kommende Vinter, hvis Frosten bliver haard og langvarig. Og man venter en haard Vinter og megen Is, da Vandets Temperatur paa de større Dybder siges at være usædvanlig lav.

I Havnene ved Åbo og Hangö er der sidste Sommer bleven udført store Udvidelser, ligesom Jernbanesporrene er blevet lagt om, saaledes at Losning og Lading samt Transport af Varer til og fra Havnene kan foregaa hurtigere. I Hangö vil der ligeledes blive stationeret en udmærket Isbryder til Brug i selve Havnen. Saaledes vil de egentlige Isbrydere bedre end hidtil være i Stand til at assistere de Skibe, der sidder fast i Isen udenfor Havnen.

R U S S I S K E P E N G E F O R S E N D E L S E R T I L U D L A N D E T

Sovjetunionens Finanskommissariat har udstedt følgende Bestemmelser angaaende Pengeforsendelser til Udlandet:

Forsendelse eller Overførsel af Valuta kan finde Sted uden særlig Tilladelse for et Beløb af indtil 100 Rbl. pro persona om Maanedens. Dette gælder dog ikke, naar Overførslen aabenbart finder Sted til Dækning af en Handelsforretning.

Til Overførsel af større Beløb kræves speciel Tilladelse fra Valutastyrelsen.

Forsendelse af Guld, Sølv og Platin i Barrer saavel som russiske Guld- og Sølvmonter af gammel Prægning kan finde Sted mod særlig Tilladelse fra Valutastyrelsen.

Rejsende, der forlader Landet, kan medføre fremmed Valuta eller Betalingsordrer i fremmed Valuta for indtil 300 Rbl. samt yderligere 150 Rbl. for hvert Familien medlem opført paa vedkommendes Pas.

Udførsel af Sovjetunionens Valuta eller Checks. Be-

talingsordrer eller Overførsler udstedt i denne Valuta er absolut forbudt.

Der gælder ingen Indskrænkninger for Omsætningen af Tchervonetzer, som fremkommer ved udenlandske Handelsoperationer, i Form af Checks trukket af fremmede Banker paa deres Konti i Banker i Sovjetunionen saavel som for »Udenrigshandelschecks« trukne af anerkendte Firmaer og Institutioner.

Den danske Minister i Moskva meddeler i denne Forbindelse, at de ovennævnte Tchervonetzchecks, som frit kan udføres, vil blive indløst af Statsbanken og de andre Banker i Sovjetunionen enten i Tchervonetzer eller i fremmed Mønt efter Indehaverens Ønske. Men da Udførsel af Tchervonetz-Noter herefter er forbudt, vil Bankerne kunne se sig nødsagede til at nægte at indløse eller overtage til Inkasso saadanne Tchervonetz-Noter, som cirkulerer i Udlandet og kun kan være kommet i Omløb dersteds ved en Overtrædelse af Udførselsforbudet.

TRANSPORT AF TØMMERFLAADER

En Fare for Skibsfarten.

Den i Verdenshandelen herskende almindelige Depression, de vanskelige finansielle Forhold og Ønsket om saavidt muligt at spare Tid og Penge for at kunne klare sig i den internationale Konkurrence, har i de sidste Aar medført en Mængde nye Forsøg i Handel og Transport. Det er klart, at man maa se med Velvilje paa saadanne Forsøg, naar de virkelig bidrager til at fremme Handelen og betyder et Fremskridt. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, naar de kun tilsigter at bringe Fordele for enkelte Personer og ved deres Anvendelse ikke blot direkte stærkt skader Erhvervsmulighederne for en Mængde Mennesker, men desuden betyder en direkte og stor Fare for et Erhverv.

Et Tømmerfirma er kommet paa den ikke længere nye, men hidtil kun sjældent, heldigt gennemførte Idé at udføre en større Tømmertransport fra Finland til Amsterdam under Form af bugserede Tømmerflaader. I den Hensigt byggedes der i en finsk Afskibningshavn tre Tømmerflaader paa henholdsvis 100, 90 og 70 Meters Længde, der tillige med den dem slæbende Bugserbaad dannede et Slæbetog med en samlet Længde af 650 m. Flaaderne bestod af Stammer paa 12-15 m Længde, havde en Bredde af 7 m, et Dybtgaaende af ca. 3.5 m og ragede omtrent 1 m op over Vandflaaden. Under Bugseringen til Amsterdam viste det sig umuligt at gaa om Bord i Tømmerflaaderne for at anbringe Lanterne for Natten, idet Flaaderne stadig blev overskyldet af Bølgerne. Efter hvad Føreren paa Bugserbaaden udtaler i sin Rapport, opstod der gentagne Gange ret kritiske Situationer ved Møde med andre Skibe. Bugserbaaden mistede undervejs to af Flaaderne og bragte kun den tredie Tømmerflaade,

den paa 70 m's Længde, uskadt til Amsterdam.

Det tyske nautiske Tidsskrift *Hansa*, der bringer ovenstaaende Beretning, er af den Mening, at saadanne Transporter af store Flaader over aaben Sø absolut burde forbydes ved international Overenskomst, da de betyder en stor Fare for Skibsfarten. I Søvejsreglerne er der ikke foreskrevet noget om Lanterneføring for saadanne Flaader, og som dette Tilfælde viser, var Anbringelsen af Lanterne, der klart kunde vise Transportens Art, ogsaa umulig. Et Skib, der krydser Slæbetogets Kurs vil vel nok kunne se Bugserbaadens tre Toplanter og dens øvrige Lys, men vil i Nattens Mørke ikke kunne erkende de dybtliggende Flaader og vel ogsaa vanskelig kunne forestille sig, at Slæbetoget har en Længde af 650 m. For en Damper, der agter fra overhaler Slæbetoget, bliver Situationen endnu mere kritisk, da den kun ser Bugserbaadens Agterlanterne og ikke der igennem faar Kundskab om, at den har et Slæbetog foran sig. En særlig stor Fare for Skibsfarten danner desuden de Tusinder af Stammer, der i haardt Vejr river sig løs fra Flaaden og derefter i større eller mindre Grupper, delvis i kompakte Masser endnu sammenbundne, driver omkring paa stærkt befærdede Ruter. I Skibsfartens og Sikkerhedens Interesse ligesom ogsaa af økonomiske Grunde er det derfor absolut paakrævet, at alle i den internationale Skibsfart deltagende Organisationer protesterer mod denne Form for Tømmertransport i aaben Sø og faar den forbudt ved Lov. En saadan Optræden er saa meget mere paakrævet, som den paagældende Afskiber allerede nu har bestemt sig til at gennemføre en saadan Flaadetransport paa en brede Basis næste Aar.

DØDSFALD

En i alle europæiske Skibsfartskredse kendt Skibsreder *J. Thomas Salvesen* i Leith er afgaaet ved Døden i en Alder af 72 Aar. Den Afdøde var Søn af den norskfødte *Chr. Salvesen* fra Mandal og var nu Seniorchef i Firmaet *Chr. Salvesen & Co.*, Leith, i hvilket Firma han indtraadte allerede i 1874.

Han var »officer of volunteers«, og under Krigen uddannede han en Bataillon af Volunteers. Han havde den Sorg at miste to Sønner i Krigen.

I 1906 blev han norsk Konsul for Skotland, og han var Broder til Præsidenten for »The Baltic and White Sea Conference« og til den kendte Højesteretsdommer, Lord *Edward Salvesen* i Edinburgh.

DANSK NAUTISK ALMANAK 1927

Fra Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.* (Prah & Sølv) har vi modtaget Dansk Nautisk Almanak 1927.

Almanakken er i Aar betydeligt forøget i Omfang, idet de internationale Søvejsregler, som efter Loven skal findes om Bord i ethvert dansk Skib, er medtaget.

Traditionen tro indeholder Dansk Nautisk Almanak 1927 Artikler angaaende nye nautiske Instrumenter og Metoder, og vi skal særlig fremhæve Artiklen om det Ultra-Sonore Loddeapparat, som Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.* i Aar har leveret til Marinens Inspektionsskib »Islands Falk«. Dette Apparat, opfundet af de to franske Videnskabsmænd *Langevin* og *Florisson*, er simpelt hen et Vidunder i sin Art. Medens Skibet sejler hen over Søen, angiver Apparatet automatisk Havdybden hvert Sekund paa en let aflæselig Skala, og man vil forstaa, hvad dette Apparat vil betyde for Fremtidens Kortlægning af Havdybder.

I en anden Artikel er Radiopelapparatets (Goniometret) Brug i praktisk Navigering samt Opstilling og

Betjening yderligere uddybet. Ikke faa danske Skibe er nu forsynet med disse praktiske Apparater, og Skibsofficerernes Ros over Resultaterne er ensstemmig.

For disse ultra moderne Navigeringsmidler glemmes dog ikke de gammelkendte og prøvede Instrumenter, og Almanakken indeholder ogsaa Beskrivelser af de mest forbedrede Typer af Magnetkompasset, der trods alt er det Instrument, der er mest uundværligt for al Navigering Verden over.

Dansk Nautisk Almanak indeholder endvidere astronomiske Tabeller til Brug for Navigation i et Omfang, der tilfredsstiller ethvert Krav til moderne Navigering. Solens og Maanens Elementer er saaledes angivet for hver anden Time Aaret rundt, Planeternes Elementer for hver Dag og Fiksstjernesnes for hver anden Maaned.

Højvandstiderne for London Bridge er angivet to Gange daglig med tilhørende Tabeller over Tidskonstanter for en Række Havne, baade angivet til Greenwich Tid og Stedets Tid, saaledes at man paa et Øjeblik kan finde Tiden for Højvande for en hvilken som helst af disse Havne. For at finde Tidevandsstrømmen i Forbindelse med det almindelig kendte, engelske Værk *Tidal Streams*, indeholder Almanakken endvidere Højvandstiderne for Dover angivet to Gange daglig Aaret rundt, hvorved man bliver i Stand til paa et Øjeblik at finde Strømningerne i Kanalen og omkring de britiske Øer.

Dansk Nautisk Almanak 1927, der ogsaa udkommer i Norge, er en betydelig Forbedring af tidligere i Skandinavien udkomne Nautiske Almanakker.

Paa Grund af den store Udbredelse, Almanakken har faaet, har Udgiverne i Aar gjort Oplaget saa stort, at Almanakken til Trods for den betydelige Udvidelse af Stoffet kan sælges til samme Pris som hidtil, 2.00 Kr., pr. Eksemplar.

DE INDTRE ØKONOMISKE KAMPE I RUSLAND AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den store Verdenskrigs Blodorgier faar endnu Europa til at stønne i Vaande, og ikke mindst i Rusland er det en graa og trist Regnvejrstemning, som gør sig gældende. Der er gjort uhyre meget for at hjælpe Landet op, men den Bolsjevikmedicin man har givet den store Patient, har kun gjort ondt værre. Hele det økonomiske Liv er gaaet i Staa, Skibsfarten er stagneret, »og den russiske Flaade er i et Forfald, man ikke kan gøre sig noget Begreb om«. Situationen er i Virkeligheden saadan, at Rusland endnu en rum Tid kommer til at leve i en trist Belysning, som ogsaa vil falde over dets nærmeste Omgivelser. Alting er usikkert og uvist; det eneste, der ikke lader vente paa sig er Besværlighederne.

For den europæiske Skibsfart er det af Vigtighed at følge Udviklingen i Rusland, fordi det trods alt er det store Muligheders Rige. Den Dag, da der kommer Orden i Forholdene, vil det betyde det samme som, at hele Europa kan aande lettet op. Den Dag da Rusland bliver i Stand til at eksportere Korn og importere store Varepartier, vil Stillingen for Skibsfarten blive bedre, end den har været i de senere Aar.

Gennem Rusland gaar Europa over i Asien, og Forholdene er præget deraf. De er i høj Grad egenartede, og man kan ikke benytte de samme Maal, som naar man taler om det øvrige Europa. Den russiske Revolution har i Virkeligheden udkrystalliseret sig i en særlig Religion, der paa en meget haandfast Maade forkynner sin nye Lære. De Kampe om Principer, som nu raser blandt Lenins Disciple, minder mest af alt om dem, som altid er brudt ud, saa snart en eller anden Religionsstifter eller kirkelig Reformator har lukket sine Øjne. Saa er det, at Epigonernes Tid er inde, og de lader sjældent vente længe paa sig. Det kommer altid til Kamp mellem dem, som vil bevare Mesterens Værk uforandret, og dem, som rent instinktmæssigt føler det, som om man kun staar Vagt om et balsameret Lig, uden at ænse Begivenhederne, som fortsætter deres Kredsløb. Begge Retninger har hele Tiden paaberaabt sig den Afdøde, og hver for sig paastaaet, at de var i Overensstemmelse med hans Lære. Det er ikke saa svært, fordi det ikke er muligt for et Menneske at udtale sig saa ensidigt, at det ikke er muligt at bortfortolke Ordene. Det er aldrig hændt, at ikke Epigonerne hag al deres Interesse for den Sag, de vil tjene, ikke ogsaa har faaet Tid og Lejlighed til at røgte deres egne Hverv.

*

Følger man med i den nutidige Udvikling i Rusland, er der een Ting, som man stadig støder paa: de troende Leninisters stadige Frygt for den menneskelige Tankes frie Virksomhed. Det gamle Ideal, at presse Tiden været det store Maal, og en Tid saa det ud, som om det skulde lykkes. Men man glemte blot een Ting: Forestillingerne ind i en bestemt Ramme, har hele

Viljen er altid Tankens Overmand, og det gik i Rusland som andetsteds, kun den tror, som vil tro. Man maa sætte Tanken i Bur og binde den med Lydighedens Lænker. At lade den domme frit, gaar ikke, fordi den da vil blive genstridig og tøjlesløs; man vil ikke i Rusland benægte Tankens Ret, men man forlanger, at den skal disciplineres, bøje sig for de bolsjevikiske Sandheder.

Den Strid, der nu raser i Rusland, er for saa vidt gammelkendt, som den kun er en Gentagelse af Kampe, der altid er kommet efter store Føreres Død. Nogle af Lenins Tilhængere har tilrevet sig hele Magten, og de, der er udelukkede, gør nu alt for at vride den ud af deres Hænder. Agitationen har taget Fart, og fra begge Sider søger man at paavirke Masserne. Det Muldvarpearbejde, som for Tiden drives i Leninograd og Moskwa, skal være helt ud imponerende. Overalt er der politiske Spioner; man ved det, men kan ikke faa Ram paa dem, alene fordi de er saa mange. Kun *Trotsky* og *Sinovjev* har man kunnet gribe, og de er nu begge udstødte af det politiske Bureau.

Baade *Sinovjev*, *Trotsky*, *Kannev*, *Pjatak*, *Sokolnikov* og *Jevdomikov* har i *Pravda* maattet offentliggøre en Slags Syndsbeholdelse, som er god at faa Forstand af. En saadan Slavelydighed, som udstraaler af den, har man kun meget sjældent set Magen til i Historien. Med Næsen helt nede i Gruset betyder de absolut Underkastelse og lover, at de aldrig mere vil vise nogen Selvstændighed i Tanke, Ord eller Gerning. Ak, hvor trist et Billede er det ikke man har for sig. Europa er nu økonomisk forarmet, trænger til al den Hjælp, det kan faa — og saa er det Folk som de ovennævnte, der tror at de kan frelse den betrængte Menneskehed. Alt hvad der hedder Omtanke og Udsyn er for dem et ukendt Begreb. Af de økonomiske Love forstaar de ikke det allermindste. Derfor evner de kun at rive ned, og vil hverken nu eller i Fremtiden kunne bygge noget op.

De finansielle Forhold i Rusland er aldeles forfærdelige, der er Splittelse i Folket, og det er haabløst nu at ville standse den rullende Lavine. Selv om en Del Førere har maattet kapitulere, er der næppe Grund til at tro, at Striden lader sig undertrykke. Med fuld Ret føler Lederne sig meget urolige. Jorden baade brænder og gynger under dem, og med en Naturkrafts dunkle Nødvendighed nærmer Tiden sig, da de maa falde i en Afgrund. Bevægelser i Folkedybet gaar kun langsomt, men de følger altid et ganske bestemt Maal. De lader sig ikke besvære af Revolutioner eller Kætterdomme. Før eller senere vil ogsaa det russiske Folk kræve den Frihed, det nu har tabt, og da vil det atter vinde sin Styrke tilbage, vil blive den store økonomiske Faktor, der spiller en Hovedrolle for hele Europa.

Johannes Lehmann.

FRANSKE FISKERIINSPEKTIONSSKIBE KAN YDE BUGSERHJÆLP

Den franske Republiks Præsident har udstedt et Dekret, hvorefter franske Fiskeriinspektions-skibe kan yde Hjælp til Skibe, som f. Eks. er ude af Stand til ved egen Hjælp at komme ud af eller ind i en Havn, saafremt Ydelsen af en saadan Hjælp ikke hindrer Inspektionsskibet i at udføre sin egentlige Tjeneste.

POLSK STATSDRIFT AF SKIBE

Efter hvad Bladene i Warszawa meddeler staar det polske Handelsdepartement i Begreb med at indkøbe 5 Skibe med en samlet Tonnage af 15,000 Tons i

Frankrig. De nødvendige Pengemidler er stillet til Departementets Disposition. Det forlyder, at Skibene skal afleveres om 3 Uger i Gdynia og straks sættes i Fart paa England og de skandinaviske Lande. Det er Mening, at Skibene skal danne Kærnen i et Skibsfartsselskab, som Staten skal oprette.

OPHOBNING AF TONNAGE I LONDON

I følge telegrafisk Meddelelse til The Baltic and White Sea Conference har Havnemyndighederne i London paa Grund af en ualmindelig stærk Tilstrømning af Dampere maattet standse trælastede Dampere i Gravesend. Dette vil medføre nogen Forsinkelse for Baadene og vil strække sig over et Tidsrum af 8-10 Dage.

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 Fløjletønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5-15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov.

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.
Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af 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.

Frilager ved Tolboden.

KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m. i Frihavnen 7,5-9,5 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 Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 - 7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 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 Vderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. 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, Ballast 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 200 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 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar **Lods** benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og 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 Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der repareres, 1/2 Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Renne 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“ stationeret i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster. **Ballastafgift:** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandfornyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnepor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatore, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton.
Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørger af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Køhalingssplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatore, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdampere fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

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 Hjælpekrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalerbeddinger 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 lodsder uden Vedlæg.

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørger 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.

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 hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugserdamp. 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.** besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonie. Jernbanespor hele Havnen undt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIAS HAVN I SEPTEMBER MAANED 1926

En nylig udarbejdet Statistik over Skibstrafikken paa Gdynias Havn i September Maaned viser, at der i nævnte Maaned indgik 25 Skibe med et Rumindhold af 48,910 m³ eller 17,282 N.R.T. mod 29 Skibe med 21,407 N.R.T. i August Maaned.

Samtlige Skibe med Undtagelse af 1 Skib med 47 Tons Varer og 34 Passagerer er indgaaede i Ballast.

De udgaaede Skibe er alle — med Undtagelse af en Passagerdamper med 416 Passagerer — udgaaede med Kulladning, nemlig med 32,297.5 Tons (ekskl. Bunkerkul) mod 44,602 Tons i August (inkl. Bunkerkul).

Det danske Flag var i omhandlede Maaned ikke repræsenteret.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 2. November 1926.

Kulkonflikten er nu antagelig traadt ind i sit sidste Stadium, men det vil sandsynligvis vare baade 1 og 2 Uger før Parterne kommer til en Løsning, som er nogenlunde akseptabel, og meningsløst vilde det ogsaa være at lave noget, som hverken var halvt eller helt, for saa at faa den samme Komædie om igen om et Aar eller to. Nogle spaaer, at Striken er forbi i denne Uge; andre at den vil vare længe endnu og ingen ved noget.

Fragtmarkedet reagerer lidt op eller ned eftersom Rygterne kommer frem, men saalænge der kun er Rygter i Omløb, forandres Markedet dog ikke nævneværdigt. Fairplay, som ellers ikke er optimistisk, mener, at Fragtmarkedet kan holdes paa det nuværende Niveau ca. 6 Maaneder efter Strikens Ophør, og denne Optimisme falder godt i Traad med, hvorledes andre bedømmer Situationen. Et midlertidigt svagere Marked i enkelte Trades er rimeligt, men da de fleste Lande er smaat forsynet ikke alene med Kul, men med Korn, Foderstoffer og tusinde andre Ting, kan der ikke godt blive Overflod af Tonnage i noget Marked, og Bunkerpriserne reguleres sikkert langsommere nedad, end de hidtil er gaaet opad. En anden Ting, som maa tages som et godt Tegn paa den nærmeste Fremtid, er den livligere Efterspørgsel efter Time-Charter Baade, og Befragternes Interesse i Tonnage fra La Plata, Østen etc. for Lastning 3/4 Maaneder frem i Tiden til Rater, som vel ikke staaer paa Højde med Dagsraten, men alligevel er meget fordelagtige, og de som slutter ahead har altid den Chance, at Bunkerpriserne i Tide er kommet langt nok ned til at opveje den mindre Fragt.

For prompt Lastning er opnaaet exceptionelle Rater i alle Markeder. La Plata/U.K. Cont. saaledes 52/6, Staterne/U.K. 42/6d., Sortehavet 32/6d., Donau 39/- Basis Kontinentet. Kul fra Australien og Sydafrika til La Plata og Indien Europa har betalt Fragter, som aldrig før. Trælast fra Østersøen er meget højt betalende, og Kul fra de forskellige kontinentale Havne er endnu bedre Forretning.

TRÆLASTMARKEDET

Af Slutninger bemærkes:

725 Stds. Bureå/London, 81/3d.; 480 Stds. Piteå/London, 82/6d.; 400 Stds. Piteå/Sharpness, 95/-; 780 Stds. Raumo/Calais, 55/-; 600 Stds. Gefle/Honfleur, 60/-; 800 Favne Danzig/Calais, 45/-. Yxpila/London noterer 80/- for 800 Stds.; Skellefteå/Rouen 18/- 19/- Vaadmasse og Leningrad/Grimsby/London er sluttet til 72/6d. for D.B.B. Pulpwood Leningrad/Holland flere Ladninger til 42/6d. De allerfleste Laster betaler endog meget gode Rater, men Østersøen kan alligevel ikke staa Maal med Kullasterne fra Østersø- og Nordsehavne til England og Skandinavien. Inden Sæsonen slutter faar vi sikkert se flere Rekordfragter fra Østersøen, ligegyldigt om Kulstriken holder op i denne Maaned eller ej. Det er ingen Spøg at laste Trævarer paa denne Aarstid, og foruden de ret lange Ophold paa Lastepladserne maa der gøres Regning med »some congestion« i de vigtigste garanske Havne. Kullastede Skibe, som har Losning garanteret, ekspederes gerne

for de Skibe, der ingen Forpligtelse hviler paa, og disse maa vente uden at faa nogen som helst Godtgørelse.

KUL, KOKS ETC.

Bunkerkullene bliver ved med at stige, og Kulraterne følger ganske godt med. I Kielerkanalen forlanges nu 60/- mod 44/- for ganske nyligt, noget lignende gælder de andre Bunkerstationer, og naar man udsættes for saa store Variationer i Prisen, maa det ikke forbaase, at Rederne ogsaa forlanger en Rate, som kan bære de store Udgifter. Først skal man sikre sig Bunkerne og siden Lasten. Det er ikke saa lidt af den omvendte Verden, men det er man nødt til under de herskende Forhold. Koks Stettin/København har betalt 15/- 15/6d.; Koks Rotterdam/København efter 15/11 ligger omkring 14/- 14/3d. for 15/1,600 Tons Baade, 13/- for større Baade. Harburg/Cork er gjort til 15/6d. for Briketter, Hamburg/Forth 13/6d., Elben/Østkyst 11/- 12/-, Option Vestkysten 15/-. Ekspeditionerne i de fleste Havne lader meget tilbage at ønske og Befragternes Standard-Certepartier ligesaa.

MIDDELHAVET ETC.

Intet lader til at kunne forandre de udgaaende Kulrater. De samme lave Noteringer gaar igen Uge efter Uge, og der er endog Rift om Lasterne. Det hjemgaaende Marked er derimod helt godt, saa Rundreisen bliver ikke saa ilde alligevel. Gambia/U.K. noteres i ca. 40/- for December/Januar med ca. 2/6d. mere for Aarhus. Frugtraterne fra Spanien bliver helt gode i Aar, og endelig lader det til, at Befragterne gaar med paa Redernes rimelige Krav om Ændring i Betingelserne. Huelva/Rotterdam har betalt 13/- for 3,600 Tonner. Pommaron/Honfleur 20/- for 1,700 Tonner; Fosfat Tunis/London noteres i 18/- 19/-, Bristol 19/- 20/-, Esparto til skotske Havne ca. 32/6d. 37/6d., Bristol 33/9; Alexandria/Hull sluttet for kort Tid siden til 20/3d. og 25/- pr. Cbf., og betaler nu 32/6d.—35/- for November, 30/- 32/- for December. Sortehavet har taget mange Baade til 30/- 32/6d. Basis Kontinentet, og Donau/Kontinentet er værd 38/- 40/- med 3/4 Shillings mere for Option af Danmark.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulbefragtningen fra Staterne til U.K. foregaar endnu livligt, men som rimeligt er, skifter Markedet meget hyppigt. Helt prompte Baade har faaet fra 42/6d. ned til 35/-, December Baade 35/- 30/- og Januar 26/- 23/- alt efter Position og Størrelse. Til La Plata er sluttet ganske mange Baade fra 30/- optil 37/6d., Pernambuco 40/-, Øerne 32/6d.—35/-; Italien Doll. 9.00, Casablanca Doll. 9.50, fransk-atlantisk Havn 42/6d. og Gulfhavnene har betalt Doll. 10.50 til Frankrig, Doll. 11.00 til Savona og 37/6d. til La Plata. Norge har taget enkelte Baade til 36.00 og 41.00 norske Kroner, og Danmark igen et Par Ladninger til Doll. 8.50 for 6/7,000 Tonnere og Doll. 9.00 for 3,000 Tonner, Novbr./Decbr. Montreal tager al den Tonnage, som tilbydes og kan bruge meget mere. Til Neapel er sluttet til 46 Cents, U.K. 8/6d.; Nordstaterne/U.K. 8/-, Middelhavet 36/37 Cents, Rotterdam/Antwerpen 30 Cents. Oliekager, Pitchpine og andre Laster kan ikke godt

(Fortsættes Side 742).

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassiniet indtil 15 Fod. Bolværkerne Højde 6—6½ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtene og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjelpekruer 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidsrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodstvang

undtagen for Skibe over 150 B. T. under Bugsering. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø, skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gedser. 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 besørger ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6,000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4,000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassiniet, Korsuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingssplads for mindre Skibe.

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 Lodsfrighed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Damp- og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørger af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbeding 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 Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods!). **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. Traskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbeding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med intil 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 Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørger ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkerne Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 — — —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales ¼ for Udgaende.

Ballastafgift til Havnen 5 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand: 2 Kr. pr. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbeding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistance forefindes. Kølhalingssafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplæg med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

(Fortsat fra Side 741)

følge med Kul og Korn, og Cuba Befragterne vil se Tiden an, men det er et stort Spørgsmaal, om det bliver billigere senere hen.

SYDAMERIKA

De udgaende Rater fra Rotterdam er stadig 17/17/6d. for prompt og 16/- indikeres for December/Januar. Hjemgaende har en enkelt Baad faaet 52/6d. til U.K./Cont., 25/11 Annullering, 50/- hvis 5/12 Annullering. Ellers er der gjort en stor Forretning til Rater mellem 42/6—45/- for December/tidlig Januar, og helt ned til 27/6—29/- for Februar/Marts. Foreløbig er der ingen Udsigt til Tilbagefald og med den ny Høsts Fremkomst burde Markedet stimuleres yderligere.

ØSTEN

Australien har ikke taget mange Baade for Korn

paa det sidste. Desto mere er der gjort i Kul fra Newcastle N.S.W.; til La Plata er opnaaet 41/3d. og 42/6d. og Port Said/Alexandria 47/6; 50/- hvis begge Havne. Calcutta/Aden har betalt 32/6d., Calcutta/U.K. 42/6d., Bombay/U.K. 36/6 November, og 32/6d. for Februar & Kohsichang/U.K. 47/6d. & 50/- Januar/Februar, Delagoa Bay/Buenos Aires 41/3d., Durban/Buenos Aires 40/- og Durban/Aden 32/6d. 33/9d. Bønner Vladivostock/Holland/Hamburg 40/-.

TIME CHARTER

2,000 Tonner 3/1/1/1 europæisk Fart er sluttet til £750.0. Vestindien betaler godt; 2,400 Tonner 12 Maaneder Doll. 2.10; 3,100 Tonner 2/3 Maaneder Doll. 3.00 og i transatlantisk Fart har 7,500 Tons Motorskib faaet Doll. 3.00.

STATSSTØTTE TIL TYRKISK SKIBSFART

Den tyrkiske Regering har i nogen Tid overvejet at støtte den tyrkiske Handelsskibsfart, der i det sidste Aar har kæmpet med store Vanskeligheder, og Regeringen har nu besluttet sig til at subventionere den tyrkiske Skibsfart.

Der er udarbejdet en Plan for den paatænkte Statsstøtte, hvorefter Staten betaler et vist Beløb pr. tilbagelagt Mil i tyrkisk eller udenlandsk Farvand. For at være berettigede til Statsstøtte skal Skibene være Dampskibe eller Motorskibe paa over 300 Tons, højst 20 Aar gamle og have en Hastighed af mindst 10 Knob.

Til Gengæld for Subventionen forpligter de statsstøttede Skibe sig til gratis at medføre Statens Post samt at være forsynede med traadløs Telegraf.

ÆNDRERE PASSAGERAFGIFTER I LE HAVRE

Passagerafgifterne i Le Havre er ved et Dekret blevet ændrede som følger:

Kahytspassagerer, der afgaar til eller ankommer fra en oversøisk Havn, hvortil Billetpriisen ikke overstiger 200 Francs, betaler 10 Francs. Saafremt Billetpriisen koster mere end 200 Francs, er Afgiften 5 pCt. af Prisen, dog ikke overstigende 1) for første Klasses Passagerer 100 Francs og 2) for anden Klasses Passagerer 60 Francs, hvilken Afgift ligeledes betales af Passagererne paa Skibe, der kun har en Klasse. Tredie Klasses Passagerer betaler 20 Francs. Afgiften for Passagerer, der ikke skal til eller ikke ankommer fra oversøisk Havn, betaler 5 Francs. Emigranter, uanset hvilken Havn de afgaar til, betaler 5 Francs.

F R A U G E T I L U G E (fortsat)

Dato	Antal Skibe	Netto Tonnage
1. Oktober 1925	359	574,364
1. Januar 1926	269	407,664
1. April —	248	359,848
1. Juli —	518	859,739
1. Oktober —	311	371,057

En Nedgang paa henved 500,000 netto Tons svarer til omtrent 800,000 brutto Tons og 1,200,000 Tons Død-vægt. De Havne, der viste størst Nedgang den 1. Oktober var:

Havn	Netto Tons
Liverpool	90,000
Newcastle	58,000
Cardiff	55,000
Manchester	50,000
London (Floden)	41,000
London (Dokkerne)	27,000
Garaloch	27,000

Det vil ses, at den oplagte Tonnage var større i Begyndelsen af Oktober end i Begyndelsen af April. Da nogle af de stærkeste Stigninger i Fragtraterne er indtruffet efter 1. Oktober, er det sandsynligt, at den oplagte Tonnage er bleven yderligere reduceret i Løbet af Oktober Maaned. Fragtdampere, der endnu er lagt op, afventer antagelig enten Klassificering eller Ophugning, da der i Øjeblikket er tilfredsstillende Beskæftigelse for alle Skibe, der egner sig for Transport af Korn eller Kul, eller ogsaa tilhører de den Klasse Ruteskibe, der er bygget til Transport af Passagerer og Stykgods, idet disse Baade som Følge af de høje Kulpriser og Nedgangen i Eksporten er blevet haardt ramt ved Kulkonflikten. Hele den oplagte Tonnage med Undtagelse af 16,200 Tons var britisk. Opgørelsen omfatter ikke fremmed Tonnage oplagt i Udlandet, men ogsaa denne vides at være gaaet betydeligt ned i Løbet af sidste Kvartal.

FRA SKIBSFARTENS OVERDREV

Vi har tidligere omtalt, at snart de eneste udenlandske Skibe, der søger vore Provinshavne, er de græske. Den græske Handelsflaade sejler billigere end andre Nationers. Af forskellige Grunde, bl. a. den, at Besætning og Officerer er skandaløst slet lønnede. Man har ogsaa paastaet, at mange af de græske Redere i daarlige Tider sejler deres Skibe i Sænk paa Assuranceselskaberne Regning — Ægæerhavet er saa fuldt af Klipper og Skær, at sligt kan »hænde« — et er i alt Fald givet: Assuranceselskaberne er svært bange for den græske Kaskoforsikring.

Ved Retten i London behandledes forleden en Sag mod en græsk Skibsreder, der var erklæret fallit i September 1924. Fordringerne paa Boet havde andraget 368,480 Pund Sterling, og dets Aktiver havde indbragt 6,456 Pund Sterling, hvorefter der var blevet erklæret en Dividende af 3 Pence pr. Pund Sterling. Inden den fallerede Skibsreder i 1912 kom til England, havde han i tre Aar drevet Skibsmægler-Forretning i Galata, og denne Forretning fortsatte han, indtil hans Virksomhed blev beslaglagt af Tyrkerne, da de traadte ind i Krigen. Han købte forskellige Skibe, og et af dem »Gregorios« blev sænket i Middelhavet ud for den spanske Kyst. Hans Bankforbindelse og Prioritetshaverne krævede ca. 145,000 Pund Sterling af Forsikringsselskaberne, der imidlertid nægtede at betale, idet de hævdede, at Damperen var blevet sænket med Forsæt. Resultatet af en Retssag blev, at Underretten mente, at Skibet var blevet sænket med Forsæt, men

dog tilpligtede Forsikringsselskaberne at udrede henvend 100,000 Pund Sterling i Erstatning, men ved Overretten blev der afsagt Dom i Selskabernes Favør og mod Banken og Prioritetshaverne. Disse appellerede nu Sagen til Overhuset, der stadfæstede Overrettens Dom.

Et andet Skib strandede paa Formigas Øerne, Azorerne, og blev totalt Vrag. Rederen krævede her 210,000 Pund Sterling af Forsikringsselskaberne, men Selskabet nægtede at betale. Der blev saa anlagt Sag, og Rederen fik det fulde Beløb tilkendt. Selskabet appellerede, og Underrettens Dom blev omstødt, idet Overretten hævdede, at Skibet med Vilje var blevet sænket. Denne Kendelse stadfæstedes af Overhuset.

Med saadanne Former for Rederi-Virksomhed kan dansk Skibsfart selvfølgelig ikke konkurrere.

EN GOD SAG

Med beundringsværdig Energi og overbevisende Veltalenhed kæmper vor Generalkonsul i Hamburg, Hr. Marinus L. Yde for en rationel Udvidelse eller rettere Omlægning af vort Fiskeri. Denne Omlægning tiltrænges i høj Grad. Faa Nationer i Verden er, geografisk set, beliggende saa glimrende som vi til at dyrke Fiskeri i stor Stil. Og ingen udnytter den daarligere. Til Trods for, at vi baade ved Færøerne og Island har Privilegier, som ingen af de andre dér fiskende Nationer, udnytter vi bogstavelig talt ikke vore Chancer. I Virkeligheden er det intet mindre end en national Skændsel, at vi har tilladt Italienerne at komme de betrængte færøiske Fiskere til Hjælp — den Situation burde aldrig have foreligget, og da den forelaa, var det os og ikke Italienerne, der skulde løse den.

Det var at ønske, at Generalkonsul Yde fik den nødvendige Støtte til at gennemføre sine Planer om et dansk Storfiskeri. Han tilbyder selv at overtage Ledelsen, hvis andre ikke kan findes — han viser alt-saa sin Tro ved sine Gærninger. Og man bør tage ham paa Ordet. Hans rige Evner og Initiativ bør anvendes i skabende Virksomhed; det er Synd at spille dem i embedsmæssig Rutinearbejde.

Generalkonsul Yde mener, at Stat og Kommune bør interesseres finansielt i hans Fiskeriplan. Vi er uenige med ham i den Betragtning. Stat og Kommuner kan ikke bruge Skatteydernes Penge uden at sikre sig Kontrol med Ledelsen. Og faar Stat eller Kommune Hals- og Haandsret over Ledelsen, ja saa Gud hjælpe Hr. Yde og hans fortræffelige Plan. Statsdrift er et Synonym for daarlig Drift.

Men det er rimeligt, at Statsmagten viser Hr. Yde's Plan forstaaende Velvilje. Og det kan gøres paa anden Maade end ved Statstilskud eller Statsaktier. Staten skal simpelthen garantere et saadant Foretagende 5 eller ti Aars Skattefrihed, saa vil den fornødne Kapital være til at skaffe ad privat Vej. De fleste Borgere vil føle det som en Pligt at tegne Aktier i national Virksomhed af denne Karakter. Og Nationens aktive Kapitalister vilde for første Gang smage Sødmen ved at blive anerkendt — ogsaa af Staten — som bedre og mere værdifulde Medlemmer af Samfundet end de passive, for hvem Statsmagten og samtlige politiske Partier hidtil har kælet paa en ganske meningsløs Maade. For den Mand, der vover sin økonomiske Pels i erhvervsmæssige Foretagender og derved skaber Arbejde for andre er selvfølgelig en bedre Borger end den, der sætter sine Penge i Obligationer eller Sparekasser eller lignende strømpeskaftagte Anbringelser.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

HOBRO

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
(ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemane«
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
Telefoner: Mæglerkontor 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
N.S. »Frederik Fischers« 220 T., d. w. ell. 75 Stds.
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 413 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

AALBORG

HOLBÆK

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon . . 2256 Statstelefon 40
Telegr.-Adr.: »SØBORG«

JØRGEN L. FISKE
(H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«
Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2
Telegram-Adresse: »UTZON«

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

ASSENS

KALLUNDBORG

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS
Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG
TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

BANDHOLM

KOLDING

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster
Landmandsbankens Bandholm Agentur Telefoner 11 & 41
Telegram-Adresse: »HOVMAND«

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER SWORN SHIPBROKER

ESBJERG

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR
Telefoner: Provins Nr. 6-16-68 Statstelefon Nr. 11
Telegram Adresse: »JØRGENSEN«

DEN SKANDINAVISKE TRAFIK GENNEM SUEZKANALEN

I følge nogle nylig offentliggjorte Data angaaende Trafikken gennem Suezkanalen i Fjor sammenlignet med tidligere Aar var Tallene for de skandinaviske Lande for de sidste 7 Aar samt for Aaret 1913 følgende:

Aar	Danmark (i Tusinder netto)	Sverige	Norge Register Tons)	Ialt
1913.....	172	123	93	388
1919.....	315	156	256	727
1920.....	230	230	172	632
1921.....	232	206	259	697
1922.....	280	242	309	831
1923.....	300	275	336	911
1924.....	345	270	367	982
1925.....	360	263	372	995

Trafikken af dansk og svensk Tonnage gennem Kanalen er som Tallene viser mere end fordoblet siden 1913, medens Tonnagen for Norges Vedkommende er omtrent firedoblet. Taget tilsammen viser de nordiske Landes Tonnage en Stigning af 607,000 Tons, eller 157 pCt.

Det danske Flag repræsenteredes i Fjor ved 83 Gennemsejlinger af Kanalen, udførte af 31 Skibe tilhørende 5 Rederier, mod 56 Gennemsejlinger, 18 Skibe og 7 Rederier i 1913. Det Østasiatiske Kompagni og dets Datterselskab »Orient« havde i Fjor 60 Gennemsejlinger med en samlet Tonnage af 284,000 Tons. Disse Selskabers Andel i Trafikken er fra 1913 til i Fjor faldet fra 88 til 79 pCt. som Følge af Det Oversøiske Kompagnis og A. P. Møllers Rederis Deltagelse i Trafikken.

Det bør fremhæves, at den skandinaviske Gruppe forholdsvis raader over det største nye Skibe, blandt de Lande, der benytter Kanalen, og det er ogsaa bemærkelsesværdigt, at kun 39 pCt. af de paa skandinaviske Køle transporterede Varer gaar fra eller til de skandinaviske Lande. Belgien, Tyskland og Holland tager 32 pCt., og det er klart, at en betydelig Del af den Trafik, som tidligere besørgetes af tyske Skibe, nu sker under de skandinaviske Flag.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

60 Aar

Onsdag fyldte Sekretær i indenlandsk Sømandsmission, tidl. Forstander for Sømandsskolen i Svendborg, Vilh. Rasch, Aarhus, 60 Aar.

Rasch har virket 30 Aar for Sømandsmissionen og udrettet et betydeligt Arbejde. Han har sejlet en Aarække i sine yngre Aar.

„Dronning Dagmar“ bjerges ikke.

Den 4-mastede Motorskonnert »Dronning Dagmar«, som sank efter at være paasejlet af den svenske Færge »Dronning Viktoria«, vil ikke blive bjerget. Saavel det danske Rederi som Distriktsforvaltningen ved Statens Jernbaner i Malmø har udtalt, at det ikke kan betale sig at bjerge det sunkne Skib, og det bliver herefter det svenske Lodsvesen, som træffer Afgørelse om, hvad der skal ske.

Fra Svitzer foreligger der Tilbud om at bjerge Fartøjet for 20,000 Kr. eller at afmaste det og bugserer Vraget ud paa dybere Vand, hvilket vil koste 15,000 Kr. Den svenske Lods-kaptajn har til Lodsvesenet indstillet, at man anlager det sidstnævnte Tilbud.

Solgt dansk Dampskib.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab, Skibsreder A. N. Petersen, har forleden solgt Dampskibet »Kurland« til Rederiet Carl Bomhofen i Hamborg.

»Kurland«, der er paa Vej fra Afrika til Rotterdam, vil efter Besigtigelsen blive overdraget det tyske Rederi. Købesummen andrager ca. 355,000 Kr. Skibet er bygget i 1919 i Krimden a. d. Ysel i Holland, og Ladeevnen er ca. 2,000 Tons.

Bjergeløn.

Sø- og Handelsretten fastsatte forleden Bjergningshonoraret for Svitzers Bjergning af Scottish Petroleum-Compansys Lægter »Emden«.

Lægteren blev bugseret ud for Portugals Kyst af Damperen »Safi« — det var haardt Vejr og Trosserne sprang. Mandskabet fandt Stillingen farlig — Lægteren var kun 500 Yards fra den klippefulde Kyst — og Lægteren blev forladt.

Svitzers »Freja«, som laa i Lissabon, blev alarmeret, og traf Lægteren drivende ud for Kysten, den var læk og trak godt med Vand. Der maatte to Mand af Svitzers Folk om Bord i den, men saa lykkedes det ogsaa at faa den bjerget.

»Freja«s Værdi er opgjort til 400,000 Kr., Lægterens og Ladningens Værdi til ialt ca. 200,000 Kr. I Betragtning af den farefulde Bjergning — særlig de to raske Folks Risiko — satte Retten Bjergelønnen til 25,000 Kr.

Aarhus vil købe Flydedok.

Havneudvalget i Aarhus har i flere Aar paatænkt at anskaffe en moderne Flydedok, og der har bl. a. været ført Forhandlinger med Nakskov Skibsværft. Nu er Tanken paa ny taget op, og der indhentes i disse Dage igen Tilbud. Saafremt det lykkes at faa en Flydedok, vil den faa Plads i det nye Havneafsnit i Forlængelse af Østre Mole.

Bjergat.

Den gamle Thurø-Skonnert »Ida«, der var strandet ved Hyllekrog, er bjerget af Svitzers Bjergningsdamper »Sigyn« og indbragt til Nakskov. Skibet, der var paa Rejse fra

Warnemünde til Korsør med 140 Tons Briketter, har dog kun taget ringe Skade.

»Ida« blev bygget i 1746 i Marstal, og det har tidligere gennem mange Aar, helt fra Byggeaaret, baaret Navnet »De tvende Brødre«.

Skonnert „Urania“ forladt af Mandskabet.

Mandag indkom til Fredericia Dampskibet »Neithia« med en Ladning Isolaolie. Skibet skulde være ankommet Fredag Morgen, men blev opholdt i Østersøen, idet man ca. 60 eng. Mil fra Hela Fyr mødte en 2-mastet Skonnert »Urania«, formentlig dansk, der drev for Vinden, flydende paa Lasten, der bestod af Træ. Skonnerten, der var stærkt raseret, var forladt af Mandskabet. »Urania« blev taget paa Slæb og bugseret til Danzig.

»Urania«s Mandskab skal være optaget af en engelsk Dampere og landsat i Kiel.

Jordskælv paa Island.

Der er Natten til Mandag mærket heftige Jordskælv paa Reykjanæs omkring Reykjanæs Fyr.

Rystelsen var saa stærk, at Møbler og Kakkellovne væltede. Reykjanæs Fyrtaarn slog en Revne, og Lysene sluktes. Det anses for tvivlsomt, om Fyrtjenesten kan opretholdes, thi hvis Jordskælvene vedvarer, er der Fare for, at Fyrtaarnet synker sammen.

Damperen „Maron“ solgt.

Den tyske Dampere »Maron« af Lybæk strandede sidste Vinter ved Falsterbo. Skibet blev bjerget af det svenske Bjergningsselskab »Røde-Bolaget«, men da man havde faaet Skibet ud i frit Farvand, mistede Bjergningsdampere Skibet, der gik til Bunds, og Selskabet kunde ikke bjerge det. Lodsstyrelsen i Malmø forlangte det imidlertid bjerget, og man anmodede saa Svitzer om at tage Skibet bort. Dette Arbejde blev udført paa kun 6 Dage, og »Maron« blev bragt her til Havnen. Skibet har siden ligget her, og Svitzer, der er Ejer, har nu i disse Dage, da Skibspriserne, grundet paa den store Stigning i Fragterne, ogsaa er gaaet betydeligt op, solgt »Maron« til et Rederi i Kiel.

»Maron« blev Mandag afhentet af den tyske Bugserdamper »Carl Grammersdorff« af Stettin. Skibet vil blive repareret ved et af de derværende Værfter.

Fra Kul til Olie.

Kulsituationen har bevirket, at D.F.D.S. har paabegyndt Forandring fra Kul til Oliefyring i flere af sine Skibe, bl. a. i de to Aarhusbaade »København« og »Aarhus«. Denne Forandring vil nu ogsaa finde Sted i en af Selskabets store, oversøiske Baade, nemlig Dampskibet »Maryland«. Det omfattende Anlæg er for Tiden under Arbejde, og naar Dampere, om ca. en halv Snes Dage kommer hertil, vil Installationen straks blive paabegyndt. Arbejdet vil blive udført, medens Skibet losses sin Ladning.

Selskabet vil saaledes til sin Sydamerika-Rute foruden de 5 store Motorskibe have to oliefyrende Dampere, nemlig foruden »Maryland« tillige »Brasilien«, der i ca. et halvt Aar har haft et saadant Anlæg.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
 Telegram-Adr.: »Marquardt»

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
 Nykøbing F.

NØRRESUNDBY

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telgram-Adr.: "Holmøllid"
 Amaliegade 36

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
 NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
 Telf. 1243-12443-12843 • Statstelf. 224 • Telegr.-Adr. »Danskfransk»
 LANDMANDSBANKENS ANNEX
 LAXEGADE 8

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

CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
 STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
 Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
 STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
 NAKSKOV

Statstelefon Nr. 7
 Telefon Nr. 108 & 618
 Telegr.-Adr.: „Andrea“

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 1299
 Telegram-Adresse: Broker

RANDERS

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

Statstelefon Nr. 12 • Telefon No. 12 og 770 • Telegr.-Adr. Jessens

CARL HASSAGER & C^o

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

NYBORG

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

Telegram-Adresse: »WANG«. Telefon: Nr. 57 (Dag og Nat).

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

I det vi henviser til vor Artikel i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* om Frugtfarten paa Spanien, kan vi nu yderligere meddele, at Repræsentanter for The Baltic and White Sea Conference siden Midten af Oktober Maaned har opholdt sig i Valencia for at undersøge Forholdene og drøfte Befragtnings-spørgsmaalet.

Der er nu, efter hvad vi erfarer, til Konferencen indløbet Meddelelse om, at der er gode Udsigter til Opnaaelse af Forstaaelse med de ledende Befragtere, og at endelige Forslag vil blive drøftede af et Møde i København i næste Uge. Indtil Resultatet af dette Møde foreligger, bør Rederne ikke akceptere Betingelser, der kan rejses Indvendinger imod, ligesom de ogsaa

bør fastholde Kravet om en Lumpsum-Betaling dækkende alle Udgifter i Lastehavnene eller maaske endnu bedre stille Krav om Fritagelse for Udgifter i Lastehavnene og en netto Lumpsum-Fragt svarende dertil.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. November 1926.

London	18,22	Madrid	57,25
New York	376,50	Amsterdam	150,75
Berlin	89,55	Stockholm	100,55
Paris	12,10	Oslo	94,50
Antwerpen	10,65	Helsingfors	9,49
Zürich	72,75	Prag	11,17
Rom	16,20	Wien	53,25

POSITIONSLISTE PR. 1. NOVEMBER 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Dungeness 31.10.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Königsberg 20.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 21.10. til Penang.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Sharpness 1.11.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Susa 25.10. til Neufahrwasser.
s.s. *Alfa*, ank. Barcelona 29.10.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 31.10. til Leixoes.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefield 18.10.
s.s. *Anna*, pass. Holtenau 1.11.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. San Francisco 29.10.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Pensacola 27.10.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Colon 22.10.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Rotterdam 26.10.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 20.10. til København.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Antwerpen 13.10.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Vladivostok 28.10. til Shanghai.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Helsingør 31.10.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 24.10.
s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Brunsbüttel 31.10. p. R. t. Calais.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. København 30.10.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Oslo 28.10. til Fremantle.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Bremerhaven 25.10.
s.s. *Axel*, Jensen, ank. Antwerpen 31.10.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i København-Mariager og København-Nakskov Ruterne.
s.s. *Bergenhuis*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.h.v. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tilf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forbyringsagent).

s.s. *Birgit*, Bang, ank. Grangemouth 23.10.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Antwerpen 25.10.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Danzig 19.10.
s.s. *Bodil*, ank. Arzew 28.10.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. København 30.10. p. R. t. Danzig.
s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 26.10.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 24.10.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Nakskov 1.11.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Vejle 31.10.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Belize 30.10.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Helsingør 30.10.
s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Königsberg 15.10.
s.s. *Britta*, afg. Danzig 31.10.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 29.10.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Rotterdam 26.10. til Hampton Roads.
s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Baltimore 12.10.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenk, afg. Rosario 30.10. til Buenos Aires.
s.s. *Carmen*, pass. Carvociro 1.11.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerpen 30.10. til Arzew.
m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Panama Kanal 29.10. p. R. t. San Pedro.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Cape Town 18.10.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Hook of Holland 28.10. til Ruflisque.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Søråker 29.10. til Antwerpen.
s.s. *Cyrlil*, Duhn, ank. Hull 27.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Gibraltar 25.10.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Danzig 30.10.
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Newcastle 1.11.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New Orleans 31.10. til København.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. København 1.11. til Danzig.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Tory Island 21.10.
s.s. *Diana*, Tramp, henligger i København som Reserveskib for Exporten.
s.s. *Dorrit*, afg. Rotterdam 1.11.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 1.11. til Memel.
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Algier 30.10.
s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. København 1.11. til Rotterdam.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 31.10.
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 19.10.
s.s. *Ella*, Rasmussen, i Dok i Helsingør siden 29.10.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Holtenau 31.10.
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Lizard 1.11.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Haparanda 30.10. til West Harlepool.
s.s. *Energi*, Jensen, pass. Brunsbüttel 30.10. til Sikeå.
s.s. *Enigheden*, Christensen, pass. Kielerkanal 29.10. p. R. t. Sables d'Olonne.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Leningrad 27.10.
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Yxpila 30.10. til Triguirre.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Rotterdam 20.10.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Helsingfors 31.10.

s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Hook of Holland 31.10.
s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 2.11. til København.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske m. fl. Pladsen.
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Gibraltar 2.11. p. R. t. Alger.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Hook of Holland 30.10 til Danzig.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. København 30.10.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. København 27.10. til Montreal.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Thames 30.10.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Nevitas 25.10.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Philadelphia 17.10.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 20.10. til København.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Eastham 30.10.
s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Middlesbrough 30.10. til Bremen.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Montreal 15.10. til København.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Brake/Oldenburg 22.10.
s.s. *Gerda*, afg. Stralsund 2.11.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sarpsborg 18.10. Boston.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Brunsbüttel 29.10.
s.s. *Gunver*, ank. Kingstown 28.10.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. La Rochelle 31.10. til Havre.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. London 29.10.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Boston 31.10.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 27.10.
s.s. *Hans Tausen*, ank. Danzig 2.11.
s.s. *Harald*, Petersen, ank. Wasklot 26.10.
s.s. *Harriet*, afg. Gijon 30.10.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Helene*, ank. Coruna 30.10.
s.s. *Helga*, ank. Gustafshamn 1.11.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 26.10.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Belfast 30.10.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 28.10. til Manchester.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Liverpool 1.11. til Swansea.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Rainusaari 28.10.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, Buenos Aires 25.10.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 22.10.
s.s. *Inger*, pass. Brunsbüttel 30.10.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Bremerhaven 31.10.
s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Ankersen, afg. Montreal 20.10. til København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten.
s.s. *Jan*, Jerne, ank. Rochefort 21.10.
m.s. *Java*, ank. Rotterdam 5.10.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Manchester 30.10.
s.s. *Jenny*, ank. Bureau 28.10.
s.s. *Johanne*, afg. Wiborg 30.10.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Hamburg 29.10.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Hook of Holland 7.10. til Philadelphia.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk Va. 21.10.
m.s. *Jyllandia*, Topp, afg. Karlshamn 1.11. til Kalmar.
s.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Brunsbüttel 29.10.

K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. Hook of Holland 31.10. p. R. t. Antwerpen.

s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Königsberg 7.10.
s.s. *Karla*, afg. Raumo 31.10.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Helsingør 30.10. til Raumo.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 26.10. til Oslo.
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Vancouver B.C. 18.10.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. København 31.10.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Kaskø 27.10.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-København-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Liverpool 15.10.
s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Boston Linco 26.10.
m.s. *København*, Christensen, pass. Dakar 12.10. p. R. t. Australien.

L

s.s. *Lifland*, Rasmussen, ank. Leningrad 28.10.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. London 29.10.
s.s. *Lillian*, ank. Danzig 1.11.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstat.
s.s. *Lithuania*, ank. København 29.10.
s.s. *London*, Caspersen, pass. Kielerkanal 29.-30.10.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. San Nicolas 30.10.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 31.10.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk 22.10. til København.
s.s. *Maja*, Tvergaard, afg. København 2.11. til Hamborg.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Lisbon 1.11. til Alger.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Råfsø 28.10.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 20.10. til Harburg/Elbe.
s.s. *Margrethe*, Rindby, afg. Esbjerg 3.11. til Nordenhau.
s.s. *Marie*, pass. Brunsbüttelkoog 27.10.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Trångsund 28.10.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Leith 29.10.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 12.10. til Kbhvn.
m.s. *Mexico*, Eggert, afg. New York 29.10. til Aarhus.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Königsberg 31.10.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 23.10. til Tangier.
s.s. *Møen*, Fjeldborg, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 30.10.
s.s. *Natal*, Madsen, afg. Suez 28.10.
s.s. *Nautik*, afg. Malaga 1.11.
s.s. *Neptun*, ank. Kenitra 27.10.
s.s. *Nerma*, ank. Wasa 31.10.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Rio de Janeiro 30.10. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, ank. Stettin 1.11.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Kings Lynn 29.10. til Råfsø, pass. Kielerkanalen 31.10. p. R. t. Råfsø.
s.s. *Nordsøen*, pass. Gibraltar 27.10.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Brunsbüttel 31.10.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Kotka 20.10.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 26.10. til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Cuxhaven 1.11.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 29.10. til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Sundastrædet 31.10. p. R. t. Menado.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. San Francisco 29.10. til Seattle.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney N.S.W. 29.10.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Galveston 12.10. til Kbhvn.
m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Finisterre 30.10. til Rotterdam.
s.s. *Phœnix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. London 30.10.

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

GHENT

**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPENAgent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

ANTWERPEN

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

Sleepmaas

ROTTERDAM

Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amaliegade 29 B København Telf. Central 1504

ROTTERDAM

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Tørlastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley.

HORSENS

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikkade 57

Grundlagt 1855

AMSTERDAM

Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jocafes«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:
AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

AMSTERDAM

MORTEN JENSEN & KELLER

INDEHAVERE: RUD. A. KELLER · A. HEIBERG NIELSEN

SKIBSPROVIANTERING

HORSENS

Telegr.-Adr.: KELLER HAVNEN 23 Telefon Nr. 1223

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

KØBENHAVN

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

KØBENHAVN

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VATOR«.
Vickers Stærtrørsolie N80x og N80x D.

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORESEgne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

NR. SUNDBY

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s.s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

ODENSE

AKTIESELSKABET

NØRRÉSUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrequisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

R

s.s. *Randi*, ank. Uleåborg 31.10.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Durban 31.10.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, ank. Leningrad 2.11.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Amsterdam 1.11.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, pass. Prawle 30.10.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. København 31.10.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 21.10.
 s.s. *Seine*, le Barzic, oplagt.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Colombo 31.10.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. København 1.11.
 s.s. *Sigrun*, Folkenberg, ank. Aarhus 31.10.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Maryport 29.10.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Nakskov 31.10.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 29.10.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Leningrad 28.10.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Bremen 25.10.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 24.10.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Belfast 30.10.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Holtenau 31.10.
 s.s. *Spigerborg*, pass. Fair Isle 28.10.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Brake/Oldenburg 21.10.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Bristol 23.10.
 s.s. *Stella*, ank. Hernösand 30.10.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Nordenham 17.10.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 29.10.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Grimsby 27.10.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. London 31.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cardiff 27.10.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New York 31.10.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, i København-Horsens Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Prawle 1.11.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 26.10. til Kbhvn.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacama*, Røder, afg. Colon 29.10.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Antwerpen 30.10.

s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, i Dok i Frederikshavn siden 7.10.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Palermo 1.11. til Valencia.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. Esbjerg 1.11. til København.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Norrköping 31.10.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Marseille 31.10.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kaskø 1.11. til Amsterdam.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 31.10.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 26.10.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Baltimore 27.10.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Lissabon 29.10. til Ziguinchar.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. København 15.10.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Hamburg 1.11. til London.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kotka 26.10.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Norfolk 22.10.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. København 31.10. til Hampton Roads f. O.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Houston 2.10. til Esbjerg.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Boulogne 29.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Ollsen, afg. Danzig 28.10. til Antwerpen.

Y

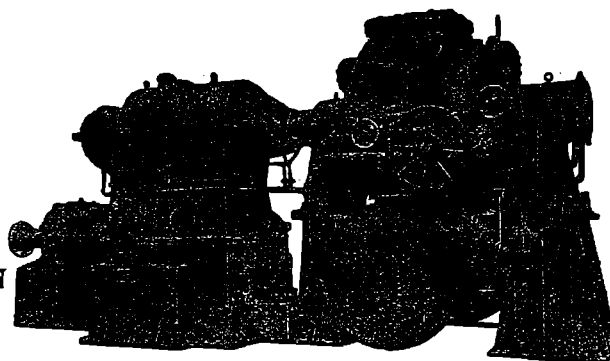
s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Baltimore 30.10. til Queenstown f. O.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Jämtasund 30.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Baltimore 20.10.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Beachy Head 31.10.

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

MED TANDHJULS-UDVEKSLING

DRIFTSIKKER**ØKONOMISK****ENKEL****KONSTRUKTION****LILLE RUMFANG****LILLE VÆGT****LET****TILGÆNGLIG**

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

AKTIESELSKABET

ATLAS

KJØBENHAVN L

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

*

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)
AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«



ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S

leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

AKTIESELSKABET KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

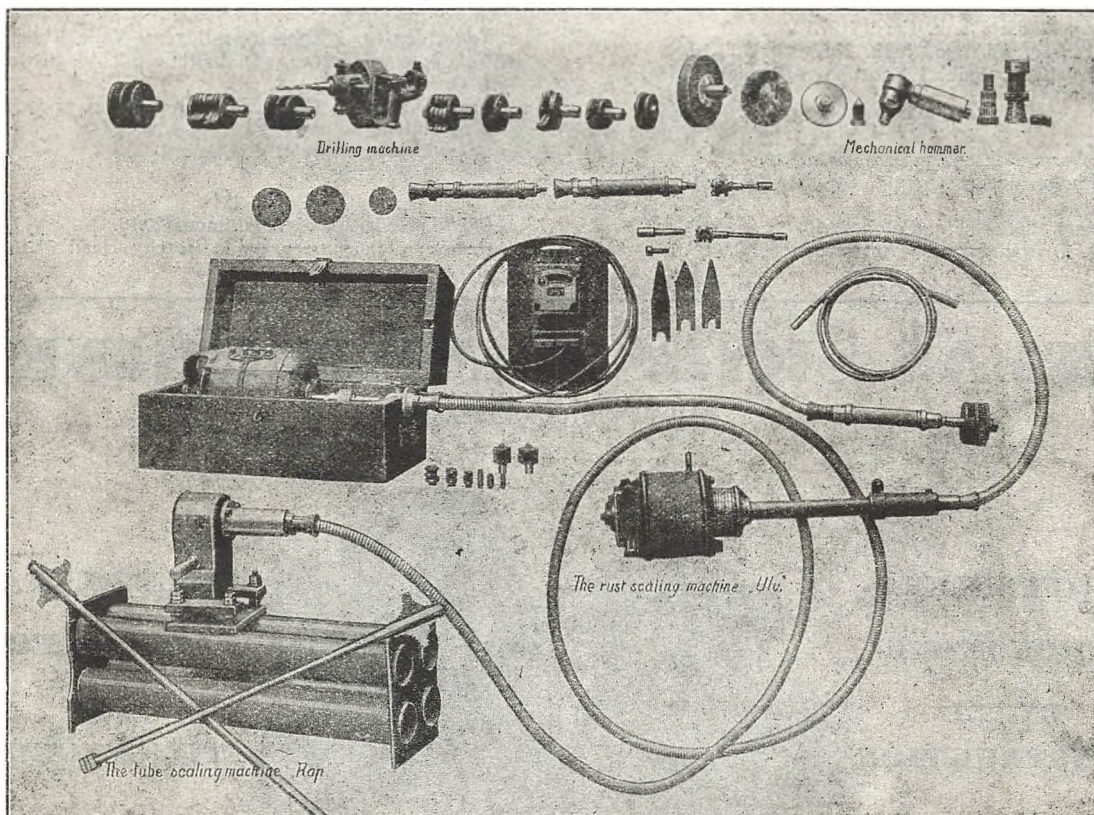
TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«

Spar Penge!

og anskaf Dem Rustbankningsmaskinen »Ulv« til Deres Skibe, og De vil blive tilfreds. 1 Mand udfører med »Ulv« 8 Mands Arbejde. »Ulv« er samtidig en nyttig transportabel Maskine ved den daglige Drift ombord og under Havari i Søen, hvor den anvendes til **Boring, Silbning, Skæring og Børstning.**



Det er ved Prøver konstateret, at »Ulv« er den hurtigste, holdbareste og handeligste Maskine, der i Øjeblikket er i Handelen. — Samtidig anbefaler vi vor gennemprøvede, rustbeskyttende **H. & W. OLIE** til Indsmøring af **Kulkasser, Bundtanke, Rendestene etc.**

Vi er til enhver Tid til Tjeneste med Demonstration af og Tilbud paa Maskinen.

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K.

TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen · HELRUP 1619
H. Dannisæe: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
 TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403
 KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE
 GRUNDLAQT 1848

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 tll

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
 DER STADT KIEL, RATHAUS

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
 PETROLEUM, BENZIN
 OG BRÆNDSOLSOLIE



VAREMERKE

BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
 BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
 KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
 »LAMBERT STOCK, LONDON« LONDON, E.C.3.

FILIALER:

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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
DAMOTIA

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Til. Cent. 6901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lasefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 · Statatelef. 51 · Telegr.-Adr.: Privatbank

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: »Hamdresche«

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver Reders Skrivebord og i enhver Skibsførers Kahyt.

Pris £ 0-13-0 portofri

Udgiver:

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 46

FREDAG · 12. NOVEMBER 1926

33 · AARG

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

ERHVERV OG POLITIK

Det blev altsaa til Valg. Selv om Tiderne ikke frister til uproduktive Udgifter, er det maaske godt det samme, at Befolkningen netop nu, i en af Nationens Skæbnetimer, faar Lejlighed til selv at afgøre, hvorvidt dens Interesser varetages paa fyldestgørende Maade af den nuværende Administration, eller om den ønsker at indsætte ny Forvaltere, der bedre maatte være i Stand til at tjene dens virkelige Tarv.

De tilstundende Valg vil i høj Grad blive farvet af erhvervsmæssige Betragtninger og Bevæggrunde. De Erhverv, der bærer Landet, vil denne Gang stille stærke Krav til Politikerne om at faa Samfundshusholdningen anlagt paa mindre ødsle Linier end hidtil. Det er ogsaa paa Tide, at Nationen og dens Repræsentanter paa Tinge stryger af sig Inflationens Drømme-spind og kommer ned paa Jorden igen og faar konstateret den triste Sandhed, at vi idag er et langt fattigere Land end i 1914 og en Nation, der i uhyggelig Grad lever over Evne. Den grimme Vane lærte vi under Krigen, hvor en ansvarlig Minister i ramme Alvor og uden at vakle paa sin Taburet kunde docere »at Eftertiden maatte ogsaa bære nogle af Krigstidens Byrder« — Krigstidens Byrder i et Land, der soutenerede paa Krigen, men ikke deltog i den!

Paa et Punkt er Erhvervenes Mænd og Politikere af alle Afskygninger enige: vore nationale Erhverv gennemgaar i Øjeblikket en saare alvorlig Krise. Men om Midlerne til at komme igennem Krisen, er man uhyggeligt uenige. Dog enedes Erhvervene og de borgerlige Partiers politiske Repræsentanter i, at det primitive socialdemokratiske Forslag om at løse Kriseproblemet ved at benytte den Smule likvide Kapital, som Borgerne endnu besad, som Tilskud til betrængte Erhverv og Kommuner, ikke var nogen Løsning af Problemet. Dets Gennemførelse havde i Virkeligheden været ensbetydende med en ny Inflation eller vilde paa skæbnesvanger Maade forhale den Deflation, som vort Samfund maa igennem for at blive karsk.

Ledende Erhvervsfolk i Danmark og i samtlige andre europæiske Lande offentliggjorde fornylig et Opraab, hvori de krævede bortfjernet de Restriktioner, der lægger Erhvervslivet og den internationale Samhandel saa mange Hindringer i Vejen — Restriktioner som Toldmure, Monopoler, Indførselsforbud o. s. v. Dette Opraab var for Danmarks Vedkommende underskrevet af de officielle Repræsentanter for Landbruget, Skibsfarten og Handelen samt af Direktørerne for vore fire store Banker. Vi bemærkede dengang og gentager nu, at det var af meget stor Betydning, at disse Mænd netop nu, hvor alskens Kvaksalvermidler er paa Markedet, tiltræder de rene Liniers Erhvervspolitik. Det tiltrængtes. Mange anede ikke, hvor netop Erhvervenes Mænd stod. Nu kan ingen være i Tvivl, selv om Toldbeskytternes lille men højrestede Flok gør brave Forsøg, baade indad- og udadtil, paa

at fortælle Godtfolk, at Told og mere Told er den Livseliksir, der tiltrænges her i Landet.

Landets Hovederhverv: Landbruget, Skibsfarten, Handelen og den konkurrencedygtige Del af vor Industri kræver Frihandel. Om samtlige Erhverv gælder det, at de hæmmes af urimelige Skatte-Byrder, der vanskeliggør Konkurrence i de internationale Markeder — en naturlig Følge af vor altfor kostbare Administration. I mangt og meget lever danske Erhverv i Øjeblikket under Tilstande, der minder om hine Dage, da Liberalismen fødtes som et Samfundsprogram »i et Samfund, som mere og mere stivnede i døde Former, viklede sig ind i Omstændigheder og Omsvøb med stadig ny og stadig mere snærende Baand. Mennesket snøredes uhjælpeligt inde i et Hylster af Former og Normer, som næsten klemte Vejret ud af dets Bryst; der var Lov for hver Sti, Forbud for hvert Skridt, Regler for alt og Tilladelse til Intet. Samfundets Liv og Gerning blev under dette lidt efter lidt som Gangen i en Trædemølle, Initiativet slumrede ind, Værket gik trægere og trægere, til sidst sultede selv Mølleren af Mangel paa Mel, medens Myndighederne svælgede i Overflod af Mad og Magt«.

Frihandel og billigere Administration er Hovedkravene, som Erhvervene stiller til de Mænd, der skal afløse den nuværende Regering. Der ødsles med Skatteborgernes Penge. Det maa høre op. Vi har ikke Raad til denne evigt rindende Strøm af rejsende Ministre og Embedsmænd — der afholdes snart ikke et »internationalt« Møde i denne Verden, uden at Danmark er officielt repræsenteret. Og ikke af den Gesandt eller Konsul, som i Forvejen betales for at repræsentere os paa Pladsen, nej, der maa *a tout prix* en Minister eller et Par Embedsmænd afsted. Paa Statens Regning, og til ingen Verdens Nytte. Man siger, at hver *Fanger* i Grønland slæber en Embedsmand paa sin Ryg. Er det stort bedre her? Der er idag omtrent dobbelt saa mange Embeds- og Bestillingsmænd her i Landet som i 1913. Det har vi slet ikke Raad til. Vi skal have faa og dygtige og godt betalte Folk. Resten maa over i produktivt Erhverv.

Erhvervene stiller ikke store Krav til Politikerne i Retning af ny Love. Tværtimod. Ny Love betyder som oftest ny Restriktioner, ny Byrder og ny Vanskeligheder for Erhvervene. Erhvervenes Mænd ønsker Arbejdsro og færre Byrder — det er *Fangeren*, der bærer Landet og ikke dem, der sidder paa Ryggen af ham, og det er ham, der vil bestemme Farten.

ARBEJDSLØSE SØFYRBØDERE

Faklen, der er Organ for Søfyrbødernes Forbund i Danmark, har opdaget Arbejdsløshedens Aarsager. Nu da der ingen danske Oplægninger er, siger *Faklen*, maatte man antage, at Arbejdsløsheden indenfor vort Fag var ophørt. Men dette er altsaa ikke Tilfældet. Ikke mindre end 500 Fyrbødere og Kullempere

gaar ledige. Af disse mener Bladet, at Rederne paa Grund af forskellige Indskrænkninger har Ansvaret for de 150. Vi er uenige med *Faklen* heri, men skal ikke spille Plads og vore Læseres Tid med at aftrykke Bladets Begrundelse af denne Paastand — vi kender alle den Grammfonplade.

Meget mere interessant er derimod den Opsang, som *Faklen* giver sine egne Medlemmer. Lad os citere:

»I samme Forbindelse skylder vi os selv at se den Sandhed klart i Øjnene, at vi, trods alle Besværligheder i nogen Grad selv har foranlediget en Forøgelse af de arbejdsløses Tal gennem den uhensigtsmæssige selvforskyldte Afmønstring i fremmede Havne.

»Det har i den forløbne Eftersommer ikke været noget Særsyn at se den ene efter den anden og i visse Tilfælde hele Besætningen komme hjem, særligt fra de nærmeste tyske Havne, motiverende deres Afmønstring med alle mulige Aarsager, hvis Indhold kunde ændres ad organisationsmæssig Vej, i Stedet for hensigtsløst at fratræde Skibene og aflevere Arbejdet til fremmede.

»For hvad er Resultatet andet end en Forøgelse af Arbejdsløsheden og en Føringelse af Vilkaarene.

De afmønstrede indrulleres i de hyresøgendes Hær, og naar endelig Skibet kommer til dansk Havn er der ingen, der skal fratræde, og altsaa heller ingen, der skal afløses. Og Følgen bliver den meningsløse lange Arbejdsløshedsperiode, vi ikke tidligere har kendt, men som vi nu ved ogsaa kan ramme os, selv naar hele Flaaden er beskæftiget.«

Andetsteds i Artiklen hedder det:

»Rederne maa paalægge de ansvarlige Arbejdsledere i Skibene at dirigere Mandskabet, saa det kan være ombord, og vi selv maa og skal ophøre med Rømninger, Agterudsejling og Afmønstringer i Udlandet.«

Dette er Toner, som vi ikke er vant til at høre udsat for Fagforenings Piber og Trommer, men det er Toner, som alle forstandige Folk i og udenfor Fagforeninger kan lide at høre. De vidner om en vaagende Ansvarsfølelse, og vi haaber, at paagældende Dirigent kan faa hele Orkestret med sig. Det er maa-ske slet ikke saa vanskeligt. Sund Sans appellerer til de fleste, og naar blot Førerne vil pege den rette Vej, følger de andre gerne efter.

Det forekommer os, at ved denne Artikel kaster *Faklen* et afslørende Lys over den falske Forargelse, som andre Repræsentanter for Sømænd og Fyrbødere har foregøglet Arbejderpressens Publikum i Anledning af Redernes nødtvungne Anvendelse af udenlandske Sømænd og Fyrbødere.

AARETS MANGE FORLIS

Om der er forlist eller strandet flere danske Skibe iaar end gennemsnitligt, ved vi ikke. Men i engelske Søforsikringskredse hævdes der, at Aaret 1926 foreløbig har været usædvanligt strengt for Forsikringselskaberne. De mange Storme og Orkaner, der har hærget Verden i dette Herrens Aar, har bidraget deres til, at Dødeligheds- og Sygdomskurver har været i Feberstigning. Paa Grund af Storm blev ikke mindre end fem store Skibe i synkefærdig Tilstand forladt af Besætningen i Aarets to første Maanedere i Nordatlanten. Orkanerne, der fornylig hærgede Floridakysten og Vestindien, har ogsaa krævet kostbare Ofre, bl. a. »Golden Cape«, »Loyal Citizen«, »Eastway« og »Haleakala«, allesammen store og dyrebare Skibe. Foruden disse har Skibsfarten og Søforsikringen lidt andre store og ganske uventede Tab, som ikke skyldes Vejr og Vind.

Al denne Ødelæggelse i Forbindelse med relativt slette Resultater for 1924 og 1925 er Aarsag til den Tendens til Stigning i Assurancepræmierne for Kasko, som har gjort sig gældende i de sidste Maanedere.

HOLDES LENINGRADS HAVN ALLIGEVEL AABEN I VINTER

Vi berørte forleden under »Uge til Uge« Spørgsmaalet om Muligheden for at holde Leningrads Havn aaben for Skibsfarten i den kommende Vinter, og omtalte ligeledes, at de russiske Myndigheder ifølge en af det officielle Blad *Isvestija* bragt Meddelelse skulde have opgivet Planen om at holde Havnen aaben og i Stedet for bestemt sig til at dirigere al russisk Eksport og Import over Murmansk.

Det synes dog som om der i interesserede Kredse i Leningrad stadig arbejdes paa at faa Skibsfarten paa denne Havn holdt aaben i den kommende Vinter, og de skal have udarbejdet og forelagt til Approbation af Handelskommisariatet et Forslag gaende ud paa, at Leningrads Havn skal holdes aaben ved Hjælp af Isbrydere indtil den 1. Februar, hvorefter Navigationen indstilles, og Isbryderne derefter først i Midten af April skal genoptage Arbejdet. Isbryderassistance ind og ud ydes gratis. Isbryderassistance fra Losseplads til Lastepads betales med 200 Roubler pr. Skib. Det forudsættes, at alle Baade, som deltager i Vinternavigationen paa Leningrad, er forsynet med Radio, og at Baadene giver Havnevæsenet telegrafisk Underretning 48 Timer før Ankomsten til Iskanten. Ved Ankomst til Iskanten skal Baadene ikke gaa ind i Isen, men afvente Isbryderens Ankomst i aabent Vand. For Ophold ved Iskanten i indtil 48 Timer betales ingen Godtgørelse. Ved Afgang fra Leningrad har Baadene ligeledes at give 48 Timers Varsel, ligesom der heller ikke betales nogen Erstatning for Afventning af Isbryder i de første 48 Timer efter at Baadene er færdige til at gaa.

Sandsynligheden taler imidlertid for, at Centralmyndighederne vil afvise eller allerede har forkastet dette Forslag i Betragtning af de overordentlig uheldige Erfaringer, som man har fra de 3 foregaaende Vintersæsoner, i hvilke Leningrad-Interesserne har faaet Lejlighed til at prøve Idéen med at holde Havnen aaben Aaret rundt. Det er hovedsagelig Kul, som er blevet importeret, men Ladningerne er for en væsentlig Del medgaaet til at dække Skibenes eget Brændselsbehov under de uge- eller maanedlange Ophold i Isen og Havnen, samtidig med at Isbryderne jo har absorberet svære Kvanta selv. Dertil kommer, at Russerne foruden ekstraordinære Fragter har maattet ud med store Erstatninger for Reparation, Tidstab etc. paaførte saa godt som alle de 30-40 Skibe, som var saa uheldige at blive dirigeret til dette Farvand sidste Vinter.

Hvis man mod Formodning skulde beslutte sig til at søge at holde Leningrad aaben for Skibstrafik efter den af de lokale Myndigheder nu udarbejdede Plan, antager vi, at Forsøget vil blive uden Betydning, om ikke af anden saa af den Grund, at man næppe vil faa nogen udenlandsk Reder til at sluge de fristende Agn, som man maatte lokke med. Man vil sandsynligvis i saa Fald blive henvist til de statsejede russiske Skibe, og man har i Udlandet intet imod, at disse fortsat gør Tjeneste som Prøveklude for de russiske Myndigheders mer eller mindre hasarderede Idéer.

Andel Gjerfalck

TYSK ITALIENSK FORSTAAELSE OM RUTER OG FRAGTER

I Rom er der for kort Tid siden bleven ført Forhandlinger mellem Repræsentanter for de tyske og de italienske Statsbaner samt for Jernbanerne i Øst-rig, Jugoslavien og Czekoslovakiet. Der naaedes til Forstaaelse angaaende Konkurrencen mellem Triest og Fiume og derefter til en Vaabenstilstand mellem Italien og Tyskland i Tarifkrigen mellem Hamburg og Bremen paa den ene Side og Triest og Fiume paa den anden. Overenskomsten gaar ud paa, at Italien og Tyskland i 1927 ophæver de Tariffer og Bestemmelser, som indførtes i Slutningen af 1925 til Fremme af Transittrafikken over de paagældende Havne, ligesom man enedes om til næste Aar at træffe Foranstaltninger til en endelig Aftale om Ophævelse af alle i Forbindelse hermed staaende Vanskeligheder.

Efter Forlydende vil denne Aftale resultere i en Overenskomst mellem italienske og tyske Redere saavel i Spørgsmaalet om Fragtsatser som om Ruter. Saaledes vil f. Eks. Norddeutscher Lloyd, der havde paatænkt med sine hjemgaaende Skibe at anløbe Triest, opgive dette.

Efter hvad der meddeles, skal der være under-

skrevet en Overenskomst mellem Adria Societa di Navigazione a Vapore, Lloyd Triestino og Societa Triestine di Navigazione Cosulich paa den ene Side og Deutsche Levant Linie und Orient Dienst og Kgl. Nederlandsche Stoomboot Mijs. paa den anden Side, hvorved den tyske og den hollandske Linje forpligter sig til ikke at tage Last fra Italien til Hamburg, medens der til Gengæld er truffet Bestemmelser, hvorved Konkurrence fra de italienske Linjers Side med Hensyn til Trafikken fra Levanten til Nordeuropa undgaas, og desuden er der truffet Aftale om Fragtsatserne. Det forlyder iflg. G. H. & S. T., at Overenskomsten ogsaa indeholder Bestemmelser for Sortehavet og i Virkeligheden er et første Skridt til en omfattende Aftale mellem italiensk og tysk Skibsfart.

To Diesel-Motorskibe paa 35000 Tons.

Cosulich Linjen, der med største Interesse har fulgt de Erfaringer, man har høstet med det svenske Motorskib "Gripsholm", skal paatænke at bestille to Rutebaade paa 35,000 Tons brutto hver og drevne af Dieselmotorer til Selskabets Passageroute Triest-New York.

HANDEL OG SKIBSFART PAA STILLEHAVSKYSTEN

Den amerikanske Handelsflaade vedbliver stadig at forøge sin Tonnage, og ifølge en af Skibsfarts-Departementet for kort Tid siden udsendt Beretning var den ved Udgangen af Juli Kvartal 250,000 Tons større end ved samme Tid i Fjor. Beretningen viser, at den privat ejede amerikanske Tonnage af Damp- og Motorskibe i nævnte Tidsrum er bleven forøget med 500,000 Tons, medens den af Shipping Board for Regeringens Regning drevne Tonnage er bleven formindsket med 250,000 Tons. Shipping Board har ligeledes overladt saa at sige alle sine Skibe paa Pacifickysten til privat Drift, og en Del af de ældre Skibe er blevet ophugget. Første Halvaar af 1926 viser en Nedgang i Befragtingerne af 362,000 Tons sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, men i de efterfølgende Maaneder har Efterspørgslen efter Tonnage været livligere, hvilket skyldes Eksporten af Kul til England.

Da et stort Antal af saavel engelske som japanske Trampskibe er beskæftigede med Kuleksporten til England, har Efterspørgslen efter Tramp-tonnage i de Forenede Stater været stigende, hvilket har medført en Opgang i Fragterne, og hvis Kulstrekken fortsættes Vinteren igennem, vil maaske en Del af de gamle Sejlere atter blive udrustede. Af disse Skibe er der imidlertid nu ikke saa mange tilbage, kun Alaskafiskerne har endnu en Sejlskibsflaade, og denne anvendes om Sommeren til Fiskeri i de nordlige Farvande.

"Honolulan" og "Coloradan", de første Dampskibe,

der byggedes til American Hawaiian Company, da dette Selskab for 25 Aar siden begyndte sin Virksomhed, og som har været i Fart paa Amerikas Vestkyst-Panama-Sandwich Øerne samt senere paa Sydamerika, solgtes i sin Tid til Ophugning, men i Stedet for at blive ophuggede blev Skibene ombyggede og er nylig blevet solgt til det japanske Rederi Kishimoto i Osaka. De to Skibe, der lige er afgaaede fra San Francisco til Japan, vil blive anvendt til Fragtfart paa den japanske Kyst.

Eksporten af Sardinier fra Californien er mere end tredoblet i Løbet af de sidste to Aar. Eksporten gaar navnlig til Orienten og Sydamerika, men ogsaa Europa er begyndt at købe betydelige Mængder. Italien f. Eks., som selv udfører Sardinier, indførte i 1925 ikke mindre end 600,000 Kasser med 48 Daaser i hver Kasse fra Californien. I californiske Skibsfartskredse er man af den Anskuelse, at Sardinier med Tiden vil blive en af de vigtigste Udførselsartikler fra Californien.

De Forenede Staters Handel paa Orienten er stadig stigende. I det første Kvartal i Aar er 34 pCt. af Amerikas Import kommet fra Orienten, medens 17 pCt. af den amerikanske Eksport er gaaet der til. Værdien af Eksporten andrager 365,977,000 Dollars, medens Værdien af Importen anslaaes til 800,000,000 Dollars. Importen i første Kvartal i Aar var 26 pCt. større end i samme Kvartal i Fjor, og Eksporten er i samme Tidsrum steget med ca. 20 pCt.

SKIBNINGER FRA REVAL UNDER DET GAMLE SCAFINCERTEPARTI

Det meget aktuelle Spørgsmaal om Fordeling af Losse-udgifterne under det gamle Scafincerteparti danner Grundlaget for en Sag, som Nord. Skibsrederforening har haft med at gøre paa den paagældende Reders Vegne. Lasten var skibet i Reval og Hungerburg, men da Foreningen skulde til at indkassere Modtagernes Andel fandt den, at samtlige Konnossementer havde været paastemplet følgende Klausul:

»All conditions as per Old Scanfin charterparty of 1899. Vessel to discharge on the quay or vehicles at shipowners expense notwithstanding anything otherwise stated.«

Det er klart, at med en saadan Bestemmelse i Konnossementet var Rederiet afskaaret fra at faa noget tilbage af Modtagerne.

Ved nærmere at undersøge Sagen viste det sig, at det var Befragterne, respektive Afskiberne i Reval, som havde faaet denne Klausul ind i Konnossementerne, som blev undertegnet af Skibets Agenter. Heldigvis lykkedes det Foreningen at faa Rederiets Udlæg for Losning i Kings Lynn, ialt ca. £90, godtgjort af Afskiberne. Imidlertid finder den det paakrævet at henlede Opmærksomheden paa Forholdet. Det er nemlig ikke første Gang, at saadanne Klausuler indsniges i Konnossementerne ved Skibninger fra Reval til Kings Lynn og Humber ports. Det skal være hændet flere Gange før og have paaført Rederne adskillige Tab.

Foreningen opfordrer de Redere, som har været udsat for en lignende Behandling i Reval, til at henvende sig til den, for at den kan tage Sagen op med Befragterne.

GERMAN COAL CHARTER 1924

Dette Certeparti indeholder i Begyndelsen af § 5 følgende Sætning:

»Demurrage in loading to be paid at the rate of 16/8 per hour«.

Den tilsvarende Klausul for Losningens Vedkommende § 11 lyder saaledes:

»If longer detained Consignees to pay Steamer demurrage at the rate of . . . per net register ton per running day or pro rata for part thereof«.

I den første Paragraf, som gælder Lastningen, er altsaa selve Liggedagsraten indtaget i Certepartiets trykte Tekst, mens det er Forudsætningen, at man skal komme overens om Raten i hvert enkelt Tilfælde for Losningens Vedkommende.

I en Sag, Nordisk Skibsrederforening netop har faaet forelagt, havde Rederiet under Forhandlingerne forlangt £30.— pr. Dag i Liggedagspenge, og Rederiet gik ud fra, at dette, som uden Reservationer blev akcepteret af Befragternes Mæglere, skulde gælde baade for Lasteplads og Losseplads, saaledes at der begge Steder blev at betale Demurrage efter £30.— pr. Dag. Da Rederiet modtog Certepartiet, opdagede man, at der kun var indført £30.— Demurrage for Lossepladsens Vedkommende, medens den trykte Tekst var

bibeholdt for Lastepladsens Vedkommende.

Foreningen har maattet fraraade Rederiet at sætte denne Sag paa Spidsen og forlange £30.— Demurrage for Lastepladsen, idet den nemlig mener, at naar man som her har med et Certeparti at gøre, hvor Demurrageraten paa Lasteplads er indtaget i Certepartiets trykte Tekst, og saaledes maa blive at betragte som en fast Bestanddel af »German Coal Charter 1924«, maa Rederiet udtrykkelig betinge sig en højere Demurrage, dersom det vil have forandret den Sum, som i Henhold til den trykte Tekst skal betales. I dette Tilfælde opgav ogsaa Rederiet, hvad det forlangte i Demurrage, men Foreningen tror ikke, at det vil komme nogen Vej med den Paastand, at Befragterne eller disses Mæglere burde have gjort opmærksom paa, at den opgivne Rate kun skulde gælde Lossepladsen og at man kun kunde faa 16/8 pr. Time som Demurrage paa Lasteplads, hvad der var ca. 50 pCt. mindre, end Rederiet forlangte.

Rederiet maa sikkert tage Forbehold i et saadant Tilfælde eller finde sig i, at Certepartiets trykte Tekst bliver staaende.

I dette Tilfælde var der fuld Enighed om Certepartiformen allerede under Forhandlingerne.

TYSKE REDERI-SAMMENSLUTNINGER OG UDVIDELSER

Den tidligere omtalte Sammenslutning mellem Hamburg—Amerika—Linien, Deutsche—Australische og Kosmos er nu en Kendsgerning, idet samtlige Selskaber har vedtaget Sammenslutningen. Hapag er blevet Ejer af en Flaade paa ca. 880,000 Tons og er atter Tysklands største Rederi.

Umiddelbart efter at denne Sammenslutning har fundet Sted, meddeles imidlertid fra Bremen, at Norddeutscher Lloyd ogsaa agter at forøge Aktiekapitalen og benytte det nye Aktiebeløb til Udvidelse af Selskabets Virksomhed.

Paa et nylig afholdt Bestyrelsesmøde besluttedes det at forelægge et Forslag om Aktieudvidelse paa Selskabets Generalforsamling, der afholdes den 2. December. Forslaget gaar ud paa at udvide Grundkapitalen med Stamaktier til et Beløb af 50 Millioner Mark og Præferenceaktier til et Beløb af 1,563,000 Mark, saaledes at Selskabets samlede Kapital efter Udvidelsen kommer til at bestaa af for 125 Millioner Mark Stamaktier og ca. 3,900,000 Mark Præferenceaktier, hvorved Selskabets Stamkapital bliver den samme som den var i 1914.

Aktiekapitalen i Hapag, Norddeutsches største og farligste Konkurrent, er paa 130 Millioner Mark, altsaa ubetydelig mere end den samlede Aktiekapital, Norddeutsche vil faa efter Udvidelsen. Hvilke Planer Norddeutsche har med sin Kapitaludvidelse siges der intet bestemt om i Communiqué'et, men Børsrygterne vil vide, at der er Planer oppe om en Sammenslutning med Hansalinjen, som ejer 181,000 Tons. Andre Rygter fortæller, at Selskabet vil anvende de nye Midler til Nybygning og Indkøb af Skibe.

Efter Sammenslutningen mellem Hapag, Deutsch-Austral- og Kosmoslinjen vil denne Koncern som nævnt komme til at raade over 880,000 Tons mod Norddeutsches nuværende Tonnage paa 613,000 Tons. I 1913 var Tallene henholdsvis 1,001,865 og 815,535. Hapags Forspring fra dengang paa 186,000 Tons er nu øget til 266,000 Tons.

Den Lederstilling, Norddeutsche tilrev sig i Slutningen af 1925, samtidig med at Selskabet gik til en betydelig Forhøjelse af Aktiekapitalen, sætter altsaa

Hapag en Stopper for ved Fusionen med Deutsch-Austral og Kosmos. Retssagen, som en Tid har verseret mellem de tre Selskaber, som nu gaar sammen, bliver saaledes bragt ud af Verden. Oprindelsen til den stikker i, at Hapag ved Deutsch-Austral overtagelse af Stinnesflaaden forlangte, at Deutsche-Austral, som Medlem af vedkommende Linjekonference skulde drage Omsorg for, at Stinnes-Skibenes Konkurrence med Hapag skulde ophøre, hvilket Deutsche-Austral Ledere ikke fandt at kunne efterkomme. Selskaberne vil fremdeles beholde deres Navne og udadtil optræde som selvstændige Selskaber; Kontrollen overtages af et af Selskaberne dannet "Holdingkompagni" med en Aktiekapital paa 30,000 Mark. Personalespørgsmaalet er løst derhen, at Generaldirektør *Bøger* i Deutsch-Austral overtager Fragtdivisionen i Hapag, i hvis Direktion to af Deutsch-Austral's andre Ledere faar Sæde.

Den Konkurrence, som hidtil har bestaaet mellem Hapag og de to Selskaber i Farten paa Nord-Amerikas Vestkyst, Syd-Amerika, Øst-Asien, Syd-Amerikas Vest- og Østkyst, Central-Amerikas Vestkyst og Kuba, vil nu blive lagt over paa en mere rationel Basis. Samtidig kommer Hapag med i Farten paa Australien og hollandsk Indien. I dette verdensomspændende Linjenet opererer Selskabet med en særdeles effektiv Tonnage, hvilket man vil forstaa deraf, at over Halvparten af Koncernens Skibe er under 5 Aar gamle.

NAUTISK ALMANAK FOR 1927

Fra Firmaet *Cornelius Knudsen* har vi modtaget et Eksemplar af den af fhv. Navigationsdirektør, Kommandør *J. A. D. J. Bildsøe* udgivne nautiske Almanak, der forlægges af ovennævnte Firma.

Almanakken, hvis 37. Aargang det er, indeholder som sædvanlig de for Navigatørerne saa uundværlige astronomiske Tabeller, hvori Rektascension og Deklination for Sol og Maane er angivet for hver anden Time i Døgnet. Endvidere Højvandsklokkeslet og Konstanter til London Bridge, Interpolationstabel, de internationale Søvejsregler og andre Regler for Sejlad og Fiskeri, samt endelig en Beskrivelse af Lyttovs Kompasanalyator samt af Star Port Rorviser.

SIGNALERING VED SEJLADS I ISRENDE

Finlands Skibsførerforening har rettet en Henstilling til den finske Regering om ændrede Bestemmelser i Finlands Skærgaard med Hensyn til Signalering ved Sejllads i Isrende.

Den Aar for Aar stadig voksende Vintertrafik paa Finland har, skriver Foreningen, fremkaldt Spørgsmaalet om, hvorvidt de nu anvendte Signaler i Isrende er effektive. Efter hvad Foreningen har erfaret, har Førere paa Skibe, som ved Vintertid driver Sejllads i Skærgaarden, udtalt, at de nævnte Signaler burde ændres saaledes, at de let kan skelnes. I Øjeblikket er Forholdet det, at et Skib, som ligger stille i Isrende, hvad enten det er forløjet i Isen eller ikke, afgiver samme Signaler som Skibe, der ligger til Ankers. Imidlertid burde maskindrevne Skibe i Stedet

for at ringe med Skibsklokken give to lange Stød i Fløjten eller Sirenen. Erfaringen viser nemlig, at hvis et Dampskib i Tykning eller Snestorm nærmer sig et andet Dampskib, som forinden er gaaet ud i Isrenden, men sidder fast i Isen og af denne Grund ringer med den almindeligvis forude anbragte Skibsklokke, høres Signalerne ikke af det førstnævnte Skib.

Den foreslaaede Maade at signalere paa vil neppe i Praksis støde paa Vanskeligheder, navnlig da de Skibe, der navigere i Isrende i Reglen er Damp- eller Motorskibe. Ikke heller de internationale Søvejsregler stiller sig hindrende i Vejen, da de forskellige Lande som bekendt er berettigede til at udfærdige særlige Regler for Sejlladsen i egne Farvande.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 9. November 1926.

Det alt overskyggende Spørgsmaal: Kulstrejken i England er endnu ikke løst, og den fortsat stigende Import af Kul til U.K. og Afslutninger for Lastning helt ind i Februar Maaned tyder ikke paa, at øjeblikkelig »Settlement« ventes; men Fragtmarkedet er meget følsomt, med delvis mindre Efterspørgsel i de Markeder, hvor Virkningen af Strejkens Ophør først kan ventes at faa Indflydelse.

Der er vist ingen Tvivl om, at Verdenshandelen trænger til al disponibel Tonnage ogsaa efter, at Strejken er ophørt, og selv om ikke alle Markeder vil kunne betale de Rater, som er gældende nu, gør det heller ikke saa meget, bare Udgifterne, især til Bunkers, reduceres tilsvarende, og Rederierne faar roligere og mere regulære Forhold at arbejde under.

De nærmeste Dage vil vel bringe Kulkonfliktens Løsning et Skridt nærmere — Meddelelserne til Morgen gaar ud paa, at Forhandlingerne igen er sprængt; men naar først Arbejdet er kommet igang og den første Nervøsitet over den videre Udvikling af Fragtmarkedet har lagt sig, vil Fremtiden kunne bedømmes med mere Sikkerhed end paa det nuværende Stadium. Mange som gerne vil sikre sig Beskæftigelse for Tonnagen 3/4 Maaneder frem i Tiden, diskonterer Markedet — sommetider unødigt meget — andre finder, at det er en bedre Politik at løbe Baadene helt prompte, og disse sidste har — i alt Fald i de forløbne 2/3 Maaneder — utvivlsomt gjort det bedst, og det er ikke ualmindeligt, at Baade nu laster samtidig til Rater, som differerer med 10/- og 20/- pr. Ton. Som en Følge af Fragternes Stigning er Priserne paa ny og second hand Tonnage gaaet betydeligt op og adskillige Skibe har skiftet Ejere.

TRÆLASTMARKEDET

Befragterne holder lidt igen, og de sidste Befragtinger er ikke helt saa gode, som det var ventet. Da Lastpladsernes Antal er indskrænket, er der en vis Konkurrence om Lasterne fra de is-sikre Havne, men nogen væsentlig Reduktion i Fragterne kan der ikke blive Tale om. De, som gaar i Østersøen nu, skulde tværtimod have en Præmie for at tage den forøgede Risiko, og saalænge Kulfragterne byder paa mere fordelagtige Vilkaar, bliver Østersøen ikke overfyldt med Baade. Af prompte Laster rapporteres sluttet:

1,200 Stdr. Middel-Finland-Amsterdam 35.00 Hfl.; 1,250 Stdr. Kotka-London 67/-; 650 Stdr. Umeå-London 80/- og 77/6d.; 450 Stdr. Hernösand-Plymouth 85/-; 500 Stdr. Raumo-Southampton 71/-; 500 Stdr. Trångsund-Cardiff 87/6d.; 500 Stdr. Danzig-London 66/6d.; 520 Stdr. Wiborg-Hull 73/-; 500 Stdr. Leningrad-Hull 75/- og 800 Stdr. Leningrad-Yarmouth 79/-.

For f.o.w. Lastning udbydes Pulpwood til Rotter-

dam til 22½ Hfl., Pulpwood Calais/Rouen 36/-, 37/- og D.B.B. London 45/-, 47/6d. basis Syd-Finland.

Til Rotterdam sluttedes i Januar iaar for f.o.w. Lastning til 19½-20½ Hfl. og til London à 40/-, 42/6d., hvorimod Pulpwood til Nord-Frankrig sjældent har været saa langt nede som 35/-, 36/-.

Danzig-Rouen Option Bordeaux D.B.B. for Afskibning over Vintermaanederne udbydes til henholdsvis 40/-, 45/-.

KUL, KOKS ETC.

Til de skandinaviske Lande er der mindre Efterspørgsel efter Tonnage, hvorimod England kan bruge ubegrænsede Mængder til virkelig gode Rater. Kronstadt/Leningrad skal endnu have mange Laster og maa betale op. Stem er vanskelig fra Rotterdam før i Slutningen af Maaneden, og Raterne er flovere. Danzig/Sundsvall er sluttet til 13/-, Aarhus 11/-, Nordensham/Aarhus 10/6d., Rotterdam/København 13/-, Stettin/Dublin noterer 16/-, 18/-, Elben/Dublin ca. 15/-.

MIDDELHAVET ETC.

De udgaaende Kulrater fra Rotterdam er lidt bedre, d. v. s. ca. 6d., og det hjælper ikke ret meget, naar Bunkers gaar op med 5/-, Stettin/Monaco indikerer 14/6d., Emden/Weser-Sicilien 12/3d. og Danzig-Alexandria 20/-; Jordnødder Gambia/Kontinentet, Novbr./Decbr. er betalt med 42/6d.; Frugtnoteringerne bedres daglig, men der rapporteres ingen Slutninger, da Roderne holder ud for mere end 40/-, 42/6d. pr. 100 Cbf. Fosfat Sfax-Ipswich er gjort til 20/-, Kings-Lynn 22/6d., Antwerpen 13/-, Bordeaux 17/-, Rouen 15/9d., Neufahrwasser 20/-, Tunis/Bristol noterer 20/- og Esparto betaler 35/-, 40/- efter Lossehavnen. Alexandria/London 32/- pr. 60 Cbf., Hull 34/-, Southampton 33/- og til København-Karlshamn faas ca. 35/- pr. Ton Cottonseed. For December antyder Befragterne 25/-, 27/6d. til Hull, men til den Tid er sikkert Raterne ogsaa over 30/-. Sortehavet har mærkværdigvis kunnet faa Tonnage pr. Novbr./Decbr. til 25/-, 27/6d. Basis Kontinentet. Donau er meget fast og selv 39/-, 40/- Kontinentet, 44/-, 45/- Danmark tiltrækker ikke den nødvendige Tonnage.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kainit Antwerpen/Nord Staterne betaler ca. 15/-, Gulfen 16/- og fra Weser til Staterne 3.80 à 4.00 Doll. Cementlasterne betaler meget daarligt, og gaar mest med Liniebaadene, som gerne skal have Komplettering.

Kulmarkedet fra Staterne er stadig fast for prompt Lastning, men indtil 40/- betalt til Tynen. December Tonnage faar fra 34/- ned til 25/-, Januar 21/-, 18/- og selv pr. Februar er sluttet nogle faa Baade til 18/- og

(Fortsættes Side 760).

S E J L A D S E N P A A B O T T E H A V E T

Fra Befragtningsfirmaerne *Swedberg & Kronberg* samt Aktiefirmaet *C. G. Wickberg & Söner* af Sundsvall har vi modtaget følgende Beretninger angaaende Forholdene for Skibsfarten paa Bottenhavet i Øjeblikket. Det førstnævnte Firma udtaler, at der den 4. ds. efter længere Tids vedvarende Kulde med en Temperatur varierende mellem 5 og 15 Grader under Nul fandt et Omslag Sted, idet Temperaturen den Dag steg til 2 Grader over Nul. Hvis dette Vejr holder sig, vil, udtaler Firmaet, Udsigterne for Opretholdelsen af Skibsfarten være betydelig lysere. Der er nogen Isdannelse ved de nordlige Lastepladser, men dog ikke saa megen, at den volder Dampere Vanskelighed.

Firmaet Wickberg meddeler, at der i Midten af sidste Uge indtraf et Omslag i Vejret. Den 6. ds. var det 3 Graders Varme og Regnvejr. Der er ingen Is,

der kan hindre Skibsfarten, og Afskibninger finder Sted fra alle Lastepladser indenfor Distriktet. Man regner med, at endog de nordligst beliggende Lastepladser vil kunne fortsætte med Afskibningerne i hele November Maaned, forudsat at der ikke indtræffer stærk og vedholdende Frost. Hvad angaar Lastepladser som Wifstavarf, Fagervik samt andre længere Syd paa liggende Pladser regner man med at kunne opretholde Skibsfarten til henimod Jul, selv om der skulde finde stærk Isdannelse Sted, men Ekspeditionen af Skibene vil saa antagelig ikke blive saa god som under normale Forhold. Der forestaar endnu store Afskibninger af saavel Trævarer som af Træmasse, og hvis der skulde opstaa Vanskeligheder, er der kraftige Bugserbaade, som vil kunne assistere ved Forhalinger etc.

KURSEN PAA FRAGTFORSKUD

Afskiberne i svenske Østersøhavne udbetaler Kaptajnen Forskud efter en Kurs, som ligger adskillig lavere end à vista-Kursen. Afskiberne paastaar nemlig, at de maa dække sig for eventuelt Kurs- og Rentetab. De indblander Forholdet mellem Køber og Sælger, der er Rederiet helt uvedkommende. Det er noget, som ligger udenfor Certepartiet og som man helt kan se bort fra, naar man skal besvare Spørgsmaalet, om hvilken Kurs der efter Fragtkontrakten skal lægges til Grund ved Ydelse af Forskud.

Naar en Kaptajn faar et Forskud, er dette en à konto-Betaling paa Fragten, og det samme gælder selvsagt ogsaa, hvor Kaptajnen faar et Forskud i en anden Møntsort end den, hvori Fragten er betalbar. Sædvanligvis er Fragten stipuleret i engelske Pund, og Spørgsmaalet bliver da, hvor meget har Kaptajnen faaet à konto sin Fragt i engelske Penge, den Dag han fik Forskudet i svensk Mønt? Svaret herpaa bliver da, udtaler Nordisk Skibsrederforening, at han har faaet saa meget af sin engelske Fragt, som Forskudet vil udbringe, naar han herfor køber en Check paa London. Banken sælger da Kaptajnen fremmed Valuta, og det følger af sig selv, at han da maa betale højeste Kurs eller à vista-Kursen. Foreningens Paastand er altsaa den, at det er Bankens à vista-Kurs eller rettere Bankens Salgskurs den Dag, Kaptajnen faar Pengene, som maa benyttes ved Omregning af saadant Forskud,

og dette Standpunkt har den gentagne Gange gennemført ved Domstolene.

Et andet Forhold, som Foreningen ogsaa gør opmærksom paa, er, at dersom Kaptajnen har sat sit Navn paa Afskibernes Afregning, antages han stiltiende at have erkendt sammes Rigtighed. Rederiet mister da efter svensk Retspraksis Retten til at reklamere.

DET POLSKE STATSKØB AF SKIBE

Det polske Ministerium for Industri og Handel har offentliggjort en Meddelelse om, at det for at udvikle en polsk Handelsflaade har rettet Henvendelse til en Række udenlandske Firmaer, der driver Handel med Skibe, og hos disse indhentet Tilbud paa Fartøjer, der vil kunne finde Anvendelse i Koffardifart. Den danske Legation i Warszawa har i den Anledning henvendt sig til nævnte Ministerium for at søge nærmere Oplysninger om, hvorvidt Sagen maatte være af Interesse for Danmark, og har modtaget det Svar fra Ministeriet, at dette har henvendt sig til de forskellige i Europa mest kendte Firmaer indenfor den paagældende Branche, bl. a. ogsaa til danske Foretagender, og ialt modtaget ca. 1,000 Tilbud. Ministeriets Overvejelser i Sagens Anledning skal allerede være i det væsentlige afsluttet og have resulteret i Køb af foreløbig 5 Skibe.

(Fortsat fra Side 759)

17/- Range-Øerne har betalt 8.00 Doll., Dakar 42/-, Algier 42/6, Rio 27/6d., Buenos Aires 31/3d. og Bahia Blanca 30/-, Novbr./Decbr. Lastning. Til Rotterdam noteres 32/6d. for prompt og til god dansk Havn 32/6d., 35/- for 2,700 Tonner.

Montreal/Antwerpen/Rotterdam sluttet à 35 Cents; Sverige vil betale op til 40 Cents, West St. John-Middelhavet 36 Cents December, og Nord-Staterne-Antwerpen/Rotterdam 30 Cents, Bremen 32 Cents, Middelhavet 35 Cents, alt December. Savannah-Danmark har taget 2 Baade for Oliekager pr. December, vistnok 11.00 Doll., og Gulven søger Tonnage til 10.00, 10.50 Doll., December/Januar.

Vancouver/U.K. Cont., November, betaler 45/-.

SYDAMERIKA

Rotterdam-Buenos Aires har sidst betalt 17/- og for Lastning fra Januar op til Juli indikeres 16/-, 16/3d. Ud fra La Plata gøres en Del til meget faste Rater for November/December, og de første Maaneder

i det ny Aar maa ogsaa blive gode. Rosario/Bahia Blanca spot Lastning har taget 8,000 Tonner à 47/6d., Lorenzo-Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam er sluttet til 43/6d., 5/31 Decbr. Rosario/New York, Hørfør, Januar/Februar 6.50 Doll.

ØSTEN

Kulbefragtingen fra Australien/Indien og Syd-Afrika overskygger alt andet. Raterne forbedres stadig, saaledes er der betalt 43/- Newcastle N.S.W. Lower Ports Plate, 43/9d. Rosario; Syd-Afrika/Rosario 42/6, Rio/Santos 37/6d., Calcutta-U.K. 44/-, 45/-.

TIME CHARTER

En 8,200 Tonner er sluttet for en transatlantisk Rundrejse til 2.75 Doll.

2,500 Tonner 3/4 Maaneder vestindisk Fart 2.50 Doll., 3,150 Tonner 6/9 Maaneder vestindisk Fart 1.90 Doll. og 4,200 Tonner 9/12 Maaneder vestindisk Fart 1.60 Doll.

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

A F G A N D. P O L I T. J O H A N N E S L E H M A N N

Der stod forleden Dag en Artikel i et engelsk Blad om Skibsfartens Renaissance. Det er i flere Henseender et galt Udtryk. Søfarten har aldrig nogensinde ligget i Dvale, og vil heller aldrig komme til det. Den Del af Samhandlen, som er en af Grundvoldene for den nutidige Folkehusholdning, som overlades til Skibene, er nu saa stor, at det er helt forrykt at ville tale om, at Skibe kan undværes. Det er et. Noget andet er, at Skibsfarten i de sidste fem-seks Aar har arbejdet under saa slette Kaar, at den ikke har oplevet noget lignende i meget lange Tider. At der nu er ved at indtræde en Forandring heri til det bedre, er ganske givet.

De første Tegn til Opgang kunde mærkes allerede for seks Maaneder siden førend den engelske Kulstrejke endnu var begyndt at paavirke Fragtmarkedet. Selv om Strejken ikke var kommet, var der alligevel sporet en opadgaaende Tendens. Stillingen var saadan, at Forholdene mellem Tilgang og Efterspørgsel, mellem Tonnage og Fragter var i Færd med at forskydes. En vis Afslappelse i Nybygningerne faldt sammen med en fortsat Udrangering af den gamle og slidte Tonnage, som var blevet mobiliseret under den foregaaende Højkonjunktur. Det internationale Varebytte forøgedes samtidigt en lille Smule. Det ene med det andet gjorde, at Konkurrencen om Fragterne ikke mere blev saa haard som den tidligere havde været. Da Kulstrejken udbrod, var den nedadgaaende Tendens i Fragterne ophørt, men den var næppe begyndt at stige endnu.

*

Kulstrejken satte Prikken over i'et. Den lagde de gamle Fragtruter om, ikke fordi der kom Kulmangel, men fordi England fra at være Eksportør blev Importør. Hele den Del af det indenlandske Kulforbrug, som under Strejken indføres til England, betegner et Nettotilskud til Søtransporterne; at den engelske Tilførsel faldt bort, betød samtidig en Forlængelse af Ruterne. Medens man tidligere tog til Hull, Newcastle eller Cardiff for at hente Kul, maa man nu til Danzig, Stettin eller Rotterdam. Det spiller selvfølgelig en stor Rolle, men ganske afgørende er det, at Sommerens og Efteraarets Kultransporter over Atlanten kom til at præge Situationen saa meget som Tilfældet har været i Maaneder. En meget væsentlig Tonnagemængde er bundet her i Stedet for at gaa i kortere Farter. Det betyder en øget Efterspørgsel og strammere Fragter. Ensidigheden i Vareudviklingen over England har virket i samme Retning. Landet tager saa omtrent sit normale Kvantum af Importprodukter, men har mindre at give i Stedet. Den englandsgaaende Tonnage er blevet berøvet for sine sædvanlig Returfragter af Kul og tvinges til at vende tilbage uden Last.

C U S T O M O F T H E P O R T

Det danske Skib »Knut II« skulde laste Trælast for Hull i Köpmanholmen »with customary steamship despatch as fast as the vessel can receive according to the custom of the respective ports«. Det blev efter Rederiets Paastand opholdt 3½ Dag udover Liggedagene, fordi Skibet fra Tid til anden maatte vente paa Last. Rådstuvurätten i Örnköldsvik tilkendte Rederiet de forlangte Liggedagspenge. Rådstuvurätten anfører i sin Dom, at Henvisningen til Kutymen efter Rettens Mening ikke havde til Hensigt at udelukke Anvendelsen af Bestemmelsen i Certepartiet om at Lasten skulde indtages saa hurtig, som Skibet kunde tage imod. Rådstuvurätten fandt videre, at det ikke var paavist, at der var nogen Hindringer fra Skibets Side, hvorefter Lastningen blev forsinket, og tilpligtede

Den store Strejke i de engelske Kulgruber har bidraget mægtigt til at skabe en Højkonjunktur paa Fragtmarkedet, men en repræsentativ Del af Søfartens Mænd har sikkert Ret, naar de i de engelske Blade præciserer, at denne Højkonjunktur ikke maa forveksles med en varig Forbedring. Den Tilstand, som hersker i Øjeblikket, er i Virkeligheden ikke værdiskabende, men værdiødelæggende, fordi den saa ganske mangler Præget af at være stabil.

*

Dette hindrer dog ikke, at Søfarten med god Samvittighed kan tage de foreløbigt gode Tider til Indtægt. Adskillige tabbringende Virksomheder tynger paa dens Balancekonto, og hvis en tilfældig Lysning, som den nuværende for en lille Tid sætter den i Stand til at drage Pusten, bør det være den vel undt. Saa svimlende Gevinster, som dem, der fables om, har intet med Realiteterne at gøre. Tonnagen er bedre beskæftiget og Fragterne er højere, men Omkostningerne er ogsaa forøgede i en meget høj Grad. Prisen paa Bunkerkul er gaaet meget op, og Liggetiden i Havnene er ofte lang og besværlig. Over hele Jorden er Marginalen for Vinding saaledes adskillig mindre end Fragtnoteringerne giver det Udseende af, og den Tendens, der er hos visse Politikere til at ville gøre nye Indgreb i Skibsfartens frie Rettigheder, har ingen Steder hjemme.

Der er visse Ting, der tyder paa, at Situationens bedste Chancer allerede er udnyttede, og at de største Vindinger er hentede hjem. Efterspørgslen efter Tonnage til Kullast fra Amerika til Europa er i hvert Fald ved at afmattes; i dette Efteraar har Konkurrencen mellem Kornhandlerne og Kulhandlerne holdt Fragtmarkedet oppe, men denne Spænding er nu ved at ebbe ud. Sidst i Oktober betaltes der saaledes op til 42/6 pr. Tons for Kullast fra Amerika til England, og i Begyndelsen af November var der Tonnage til Disposition for en Pris af 35/9, og allerede nu sluttes der for Januar Maaned paa Basis af 23/. Nogle af Skibsfartens Tillidsmænd mener, at det er Begyndelsen til Afviklingen af den nuværende Højkonjunktur.

Under ingen Omstændigheder kan man lægge Dispositionerne for det næste Aar paa Grundlag af de sidste seks Maaneders Hændelser. Man maa være glad, om Opgørelsen for i Aar kan slutte med et lidt bedre Resultat end det oprindeligt tegnede til. Den Chance Søfarten nu har haft, er der ingen, der maa misunde den. At den kan se Fremtiden imøde med lidt større Fortrøstning, er der ingen, der bør beklage; det vil i Virkeligheden gavne alle, fordi Søfarten griber ind i saa meget som den gør, og ikke mindst for Danmarks Vedkommende er det nationale Erhverv.

Johannes Lehmann.

derfor Befragterne at betale Godtgørelse for de 3½ Dag. Sagen blev appelleret til Hovrätten, som kom til et andet Resultat end Rådstuvurätten. Hovrätten udtaler i sin Dom, at det maa anses bevist, at ifølge gældende Kutyme paa Lastepladsen, var Afskiberne ikke forpligtet til at levere mere Last end 80 Std. pr. Arbejdsdag i Tiden fra første aabne Vande og til 1. September. Hovrätten udtaler videre, at der ikke fra Rederiets Side var paavist nogen Grund til, at Certepartiets Bestemmelse om, at Lastningen skulde ske i Overensstemmelse med Kutymen paa Lastepladsen, ikke skulde anvendes med Hensyn til denne Kutyme. Hovrätten frifandt derfor Befragterne for Rederiets Tiltale. Sagen blev appelleret til Højesteret, som stadfæstede Hovrättens Dom.

INDFØRELSEN AF TVUNGEN LASTELINJE I PORTUGAL

Den portugisiske Regering har nylig publiceret et Dekret, som i Oversættelse lyder som følger:

Art. 1. Alle fremmede Skibe i de nationale Havne er underkastet, foruden den fiscale Afgangstilladelse som erholdes ved Udklaringsdokumentet, en senere Afgangstilladelse fra Havnekontoret, og som bestaar i en Erklæring afgivet af Havnekaptajnen, i hvilken han bekræfter, at Skibet har de nødvendige Betingelser for at transportere det Antal Personer, som allerede er ombord tilligemed dem, som skal tages ombord i den respektive Havn, Erklæring fundamenteret efter Matrikuleringsdokumenterne og en Kopi af Passagerlisten samt Listen over Emigranterne afgivet af Emigrationspolitiet.

Art. 2. De fremmede Skibe, som anløber Leixoes og Lissabon, og som kun har et kort Ophold i førstnævnte Havn, skal kun være underkastet Afgangstilladelsen fra Havnekontoret i Lissabon.

Ved Undersøgelse paa Havnekontoret i Lissabon af hvordan Bestemmelserne i dette Dekret tænkes udført, er det blevet meddelt Nordisk Skibsrederforening, at alle Skibe, som kommer dertil, gennem deres Agenter indlevere til Havnekontoret deres Klassifikationscertifikat, Mandskabsliste, Passagerliste (i Fald der findes saadanne ombord eller Passagerer skal indtages dersteds) samt de Certifikater, som Fartøjet har fra sit Lands Søkontrol angaaende Livredningsmaterialet etc.

Dersom disse Dokumenter da findes i Orden, vil Havnekaptajnen udstede den i Dekretet nævnte Afgangstilladelse, og specielt vil der blive taget Hensyn til, om Fartøjet staar i nogen af de af den portugisiske Regering anerkendte Klassifikationsinstitutioner som:

Det Norske Veritas, Lloyd's Register, Bureau Veritas, British Corporation, Germanischer Lloyd, Registro Italiano.

Denne Erklæring om Afgangstilladelse vil blive udstedt gratis af Havnekaptajnen, og Dekretet vil vistnok ikke foranledige Ulemper for Skibene, undtagen i Tilfælde, hvor Havnekaptajnen maatte finde, at der foreligger speciel Grund til en nærmere Undersøgelse.

Dekretet træder i Kraft fra 1. Oktober 1926.

Dette Dekret staar i Forbindelse med Portugals Indførelse af Lastelinje og almindelig Søkontrol. De portugisiske Lastelinjebestemmelser skal træde i Kraft fra 7. Juli 1927, og det vilde være ønskeligt om de nordiske Landes Regeringer inden den Tid var kommet til Enighed med den portugisiske Regering om gensidig Anerkendelse af hvert Lands Bestemmelser.

For Danmarks Vedkommende er en saadan gensidig Anerkendelse, som allerede meddelt i *Dansk Søfarts Tidende*, traadt i Kraft.

TANKBAADS TRAFIKKEN GENNEM PANAMAKANALEN I SEPTEMBER

I Løbet af September Maaned er 119 Tankbaade med en samlet Netto Tonnage af 675,800 Tons (Panamakanal Maal) passeret Kanalen og har i Afgift betalt 597,588.26 Doll. Hvad Tonnagen angaar er dette en Stigning af 83.8 pCt. sammenlignet med September i Fjor, medens Godstonnagen viser en Opgang af 110 pCt. sammenlignet med Godstonnagen i den tilsvarende Maaned i Fjor.

Tankskibene omfattede 26.7 pCt. af den samlede Trafik gennem Kanalen i Maanedens Løb og omtrent 30.9 pCt. af den samlede Netto Tonnage gennem Kanalen, medens de af Tankbaadene betalte Afgifter udgjorde ca. 29.5 pCt. af de samlede Afgifter. Den af dem transporterede Godsmængde udgjorde ca. 30.8 pCt. af den gennem Kanalen transporterede Godsmængde.

KOLLISION

Søretten søges ført bag Lyset.

Besætningen fra den estniske Motorsejler »Hai« havde Lørdag givet Møde i Søretten for at aflægge Forklaring om en Kollision, der fandt Sted, medens Skibet laa for Anker ved Middelgrunden.

Af Skibsdagbogen fremgik, at Styrmanden den 3. November om Aftenen havde observeret en Tremaster, der for fulde Sejl styrede ind paa Motorskibet. Kollisionen var uundgaaelig og indtraf kort efter, hvorpaa det fremmede Skib atter fjernede sig.

Imidlertid forelaa der samtidigt en Forklaring fra Besætningen paa det svenske Sejlskib »Alpha« af Kungsviken, der den nævnte Dag var kollideret med en Ankerligger. Hele det svenske Mandskab havde været paa Dækket, da man pludseligt saa noget mørkt forude og hørte Raab. Først ca. 20 Minutter efter Sammenstødet saa man Lys i det fremmede Skibs Bagbords Rigning. »Alpha« sank lidt senere.

Den estniske Besætning, der har afgivet Forklaring i det estniske Konsulat i Overensstemmelse med sin Rapport, medbragte i Søretten den Ankerlanterne, som efter Styrmandens Udsagn brændte klart, da Kollisionen fandt Sted.

Højesteretsadvokat *Schiørring*, der mødte for Assurandørerne, gav imidlertid Retten den opsigtsvækkende Meddelelse, at Lanteren var købt her i København, efter at Kollisionen havde fundet Sted.

Den estniske Kaptajn og Styrmanden forklarede, at der havde været anbragt en Lanterne, men paa Grund af Vinden kunde Lyset ikke ses tydeligt. Skibets sædvanlige Ankerlanterne var gaaet i Stykker paa Rejsen.

Matros *Telling* oplyste, at den Lanterne, der blev brugt den nævnte Dag, var meget sodet.

Styrmanden forklarede videre, at han, da det blev lyst, saa et Skib agterude i temmelig stor Afstand. Det havde Flag halvt oppe paa Agtermasten, og han troede, det signaliserede efter Bugserhjælp og var ikke klar over, at det var med dette Skib, Kollisionen var sket.

Den svenske Kaptajn *Johansson* forklarede, at han havde hejst et svensk Flag med Knude paa som Nødflag. Matros *Telling* fra det estniske Skib hævdede derimod, at Flaget havde været fuldt udfoldet.

Retten paalagde den estniske Kaptajn snarest muligt at skaffe den Lanterne til Veje, han paastod at have haft brændende, og det blev ham tilkendegivet, at hans Forsøg paa at føre Retten bag Lyset kunde blive ham en alvorlig Historie.

BURMEISTER & WAIN MOTORER TIL EN FRANSK TANKBAAD

Compagnie Auxiliaire de Navigation har hos Chantier du Sud Ouest bestilt en Tankbaad paa ca 10,800 Tons Dødvægt. Skibet skal forsynes med Burmeister & Wain Motorer, der skal bygges i København. Skibets Hoveddimensioner bliver 135 m × 18.9 m × 10.35 m og dets Hastighed bliver 11 Knob. Dette er den første større Ordre, det nævnte Værft har haft i længere Tid. Værftet blev reorganiseret finansielt i Fjor, efter at en retslig Likvidation var bleven foretaget.

DEN NYE AFGIFT I BRASILJEN

Efter de mange Protester fra Redernes Side er Myndighederne, som meddelt, gaaet med til at udsætte Lovens Ikrafttræden indtil den 20. December. I Mellemtiden fortsættes Bestræbelserne for at faa Bestemmelserne helt annulleret.

Ifølge nærmere Meddelelser tilgaaet *Nord. Skibsrederf.* om Dekretets Ordlyd, fremgaar det, at Skibet er ansvarligt overfor Myndighederne, og at der ikke er Adgang til at søge Afgiften refunderet fra Modtagere eller Afskibere eller Befragtere uden paa Grundlag af specielle Bestemmelser i Certepartiet. Dekretet indeholder intet om, at Aftaler om Afgiftens Betaling skulde være ugyldige, og derfor er der intet i Vejen for, at Rederne og Befragterne sig imellem bliver enige om, hvem der skal bære Afgiften, men Skibet er, som nævnt, uanset Certepartibestemmelserne, ansvarlig overfor Myndighederne.

ORKANERNE I TROPERNE

Indeværende Aar vil i den meteorologiske Historie blive nævnt som det Aar, der viser en Række af de værste tropiske Orkaner, noget Aar har vist, siden man begyndte at føre Statistik over disse Storme. Orkanerne i det nordatlantiske Ocean kaldes almindeligvis »Vestindiske Orkaner«, fordi de almindeligvis passerer over eller i Nærheden af Vestindien. Tyfonerne i det vestlige Stillehav, Cyklonerne i det indiske Ocean og den bengalske Havbugt samt Orkanerne i det sydlige Stillehav, det østlige og nordlige Stillehav og det nordlige Atlanterhav indbefattende det caribiske Hav og den mexicanske Havbugt er alle af samme Karakter. Undersøgelser foretagne af de Forenede Staters Vejrbyureau angaaende Orkaner og mindre voldsomme tropiske Storme, der har raset i Tiden fra 1887 til 1. Oktober 1926 over Atlanterhavet (almindeligvis mellem 9 og 20 Gr. n. B.), det caribiske Hav og den mexicanske Havbugt viser, at der i 1887 var 16 tropiske Storme, i 1888 10, i 1889 8, i 1890 1, i 1891 11, i 1892 9, i 1893 11, i 1894 6, i 1895 6, i 1896 6, i 1897 5, i 1898 7, i 1899 5, i 1900 6, i 1901 10, i 1902 12, i 1903 8, i 1904 9, i 1905 3, i 1906 9, i 1907 4, i 1908 6, i 1909 12, i 1910 4, i 1911 2, i 1912 8, i 1913 4, i 1914 2, i 1915 5, i 1916 13, i 1917 2, i 1918 4, i 1919 4, i 1920 4, i 1921 5, i 1922 5, i 1923 5, i 1924 8, i 1925 3, i 1926 indtil den 1. Oktober 10.

Den Orkan, som i dette Efteraar gjorde saa uhyre Skade i Florida, var i mange Retninger ualmindelig. Det var den voldsomste Orkan og den, der har forvoldt størst Skade paa Ejendom, af alle nordatlantiske Orkaner. Tabet af Menneskeliv andrager antagelig 1,000, men i denne Retning blev den dog overgaaet af Orkanen ved Galveston den 8. September 1900, ved hvilken Lejlighed 6,000 Mennesker mistede Livet, Stormen paa Kysten af Georgia og Syd Carolina den 28. August 1893, der krævede 2,000 Menneskeliv, og Stormen paa Kysten ved Louisiana den 2. Oktober 1893, ved hvilken 1,500 Mennesker omkom.

Hvad Skaden paa Ejendom angaar, omfatter den anslaaede Sum af 76,000,000 Doll. for Stor-Miami ikke Bohave og Inventar i Huse, Kontorer og Forretninger. Ca. 4,725 Hjem blev ødelagte, og 9,100 blev beskadigede i Terrainet mellem Fort Lauderdale og Miami, saaledes at Skaden menes at andrage ialt 100 Millioner Dollars, derunder ogsaa den i Pensacola og Mobile og Omegn anrettede Skade. Det er mærkværdigt, at der intet Menneskeliv gik tabt i Pensacola eller i Mobile i Betragtning af, at Vinden i Pensacola naaede en Hastighed af 120 miles i Timen i et Tidsrum af fem Minutter, og at den var over 100 miles i Timen Størstedelen af Tiden i et Tidsrum af fire Timer, medens den i Mobile naaede en Hastighed af 94 miles i Timen. Det var langt den haardeste af de 6 Orkaner, der i Løbet af de sidste 40 Aar er passeret indover den sydøstlige Kyst af Florida og tværs over Halvøen udover den mexicanske Havbugt. Det var første Gang, at tre tropiske Storme, af hvilke to var af Orkan-Voldsomhed, indtraf paa samme Tid vest for den 60. vestlige Længdegrad. I September 1893 rasede der imidlertid paa samme Tid 4 Orkaner i det nordlige Atlanterhav mellem 28. og 76. vestlige Længdegrad. Under den sidste Orkan i Florida stod Barometret lavere, paa 27.61 Tommer, end det nogensinde tidligere er bleven registreret i de Forenede Stater.

62 pCt. af alle de tropiske Storme observerede i de sidste 40 Aar er indtruffet i Maanederne September og Oktober, og 78 pCt. af dem i August, September og Oktober. Orkan-Sæsonen naar sin Kulmination i de seks Uger fra Begyndelsen af August til Midten af September, efter hvilket Tidspunkt de tropiske Storme sædvanligvis aftager i Antal og der er en afgjort Nedgang i Antallet af Storme af Orkan-Styrke. Efter hvad

Charles L. Mitchell, de Forenede Staters Vejrbyureau Ekspert med Hensyn til tropiske Storme, udtaler, er Orkaner i Løbet af de sidste 40 Aar kun i to Tilfælde naaet Kysten af Texas eller det vestlige Louisiana efter den 15. September.

Alle Strømninger i Luften og Havet paa den nordlige Halvkugle søger at bevæge sig til højre. Hvis de løber Vest paa, søger de at dreje mod Nord, og hvis de løber mod Nord, søger de at dreje mod Øst. Paa den sydlige Halvkugle er det modsatte Tilfældet. Naar en tropisk Forstyrrelse i Luften udvikler sig i Juni Maaned, er der omtrent $3\frac{1}{2}$ Chance af 9 for, at den vil tiltage i Styrke, indtil den naar Orkan-Voldsomhed; i August er der $7\frac{1}{2}$ Chance ud af 9, i den første Halvdel af September $6\frac{1}{2}$ Chance ud af 9 og i den sidste Halvdel af September kun $3\frac{1}{2}$ Chance af 9. I den første Halvdel af Oktober er der 4 Chancer af 9, men i anden Halvdel af Maaned kun $1\frac{1}{2}$ Chance af 9 og i November kun 1 Chance af 9.

Tropiske Orkaner opstaar over Oceanerne baade nord og syd for Ækvator, undtagen over det sydlige Atlanterhav. Nord for Ækvator bevæger de sig sædvanligvis først i vestlig eller nordvestlig Retning, idet de derefter senere drejer almindeligvis i nordøstlig Retning. De, der udvikler sig syd for Ækvator, bevæger sig i de fleste Tilfælde i vestlig eller sydvestlig Retning og drejer derefter som Regel mod Sydøst.

Alle Orkaner er Cykloner, men ikke alle Cykloner er Orkaner. En Cyklon er en hvilken som helst Vind, der bevæger sig om et Centre, i hvilket Barometerstanden er lavest, og Bevægelsen er paa den nordlige Halvkugle fra højre til venstre, paa den sydlige fra venstre til højre som Følge af Jordens Rotation. En nøje Undersøgelse af højtliggende Skyer, navnlig Fjerskyer og Makrelskyer, kan, hvis Undersøgelsen foretages af en erfaren Iagttager, hjælpe til at bestemme først Tilstedeværelsen af en fjern tropisk Cyklon og derefter dens geografiske Beliggenhed i Forhold til Iagttageren. Et ret paalideligt Tegn paa, at en tropisk Cyklon er under Udvikling og ved at nærme sig er et ustadigt og byget Vejr. Byger og pludselige Vindstød melder sig som Regel 24-48 Timer før den rigtige Storm kommer. Tropiske Cykloner er undertiden, men ikke altid, ledsagede af Tordenvejr, men da Tordenvejret følger med Cyklonen og ikke er en Forløber, kan det ikke betragtes som en Bebuder af Stormen. Ved den sidste Orkan iagttog man imidlertid ikke saadanne Forløbere for Stormen i Miami.

Dr. *I. M. Cline*, New Orleans, har iflg. *Nauticus* studeret de advarende Tegn paa Storme. Blandt disse nævner han Ocean-Bølger og Dønninger, der forud for Stormene bevæger sig gennem de mindre Bølger og føres mod Kysten fra den Retning, hvorfra den sig nærmende Orkan kommer. Blandt andre Tegn nævnes det langsomt, men stadigt faldende Barometer, samtidig voksende Vindstyrke og sorte Skybanker i Horisonten, der undertiden forbliver uforandrede i flere Timer.

FORHØJEDE AFGIFTER I FRANSKE HAVNE

I følge Dekret af 7. August er Kajakgiften i franske Havne fre 9. August blevet tredoblede.

De nye Afgifter er:

For Skibe, som lossere eller laster:

- a) over 50 pCt. af sin Netto Reg. Tons 3.00 Frcs. pr. Netto Reg. Ton,
- b) over 25 pCt. af sin Netto Reg. Tons 1.50 Frcs. pr. Netto Reg. Ton,
- c) over 10 pCt. af sin Netto Reg. Tons 0.75 Frcs. pr. Netto Reg. Ton og
- d) 10 pCt. af sin Netto Reg. Tons eller mindre 0.30 Frcs. pr. Netto Reg. Ton.

Samme Forhøjelser er indført i Algier.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Stabelafløbning.

Fra Flydedokkens Nordre Værft blev Nybygningen til Grønlandske Handel Tirsdag sat i Vandet. Stabelafløbningen overværedes bl. a. af Indenrigsminister Hauge med Datter, Direktør Daugaard-Jensen, Handelschef Lyngbæk og Kaptajn Thorsen fra Grønlandske Handel, Repræsentanter fra Værftet m. fl.

Ved Middagstid blev Støtterne slaaet fra og Frk. Hauge døbte Skibet »Disco«, hvorefter det uden Uheld gled ud i Havnen. »Disco«, der er et smukt Skib, er meget stærkt bygget, baade Plader og Spanter er sværere end normalt af Hensyn til Sejladsen i Isen.

»Disco« blev slæbt ind til Værftets Monteringskaj, hvor Maskinerne, Burmeister & Wains Motorer, vil blive installeret, og naar næste Aars Grønlandssæson aabnes, har Handelen et stort og smukt Skib mere i Farten paa Grønland.

Forladt Skib i Nordsøen.

En tysk Trawler kom forleden ind til Christianssands Havn med en tremastet Skonnert paa Slæb.

Skonnerten blev fundet drivende i Nordsøen, 45 Kvartmil fra Stavanger. Den er hjemmehørende i Pernau i Estland og bærer Navnet »Roma«.

Da Trawleren traf den, var den forladt af sit Mandskab, og der fandtes hverken Skibspapirer eller Journal om Bord. Bjærgningen var vanskelig. Der blev først forsøgt med Redningsbaaden, men den blev næsten knust.

Saa gik Trawleren lige løs paa Skonnerten, og Styrmanden sprang i et vældigt Hop om Bord.

Rimeligvis har Skonnerten været ude for en Kollision — den var helt fuld af Vand og havde svære Skrammer paa Styrbords Side.

Senere meldes det fra Tyskland, at Mandskabet er kommet velbeholdent dertil.

Forsvundet.

Galease »Noa« af Marstal afgik sidst i August fra Lübeck med en Ladning Stensalt til Oscarshamn, og siden har man ikke hørt fra Skibet eller dets Besætning. Et Par Dage efter Skibets Afgang fra Lübeck herskede der en kraftig Storm over Østersøen, og det maa vel desværre betragtes som givet, at Skibet er gaaet under med Mand og Mus.

»Noa« var bygget 1862 og lastede ca. 90 Tons. Besætningen bestod af to Mand foruden Kaptajn A. J. Weber, der var paa ca. 70 Aar og skildres som en dygtig og erfaren Sømand.

Forulykket russisk Undervandsbaad.

En af Sovjetflaadens mest moderne og kraftigste Undervandsbaade, »Krasnyi Sprut«, hørende til Sortehavsflaaden, er efter hvad »Postlednija Ivestija« i Reval meddeler sunket paa Sebastopols Red, medens den manøvrerede i neddykket Tilstand. Om Bord befandt sig, foruden Besætningen 70 Mand, Likovskij, Medlem af det russiske Admiralitet. Alle Forsøg paa at hæve den sunkne Baad har været forgæves.

(Fortsættes Side 765).

GRIMSBY

SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER
H. HALMØE
CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

HANS VOSS
SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMAR
TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"
TELEFON: 79

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen
MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

RIGA

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.

LISSABON

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.
R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.
SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer: sømt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars« · »Robert L. Cook« · »Huffens« · »Stags«

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

MONTREAL

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON
SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE
21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

AMSTERDAM

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.
STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.
Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Material,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.
East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

MIDDLES-
BROUGH

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON
GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House« 5/7, St.
Mary Ann London
Corn Esch, Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

SUNDERLAND

Fortsat fra Side 764).

Opgivet Eksporttrute.

Nogle af de vestsjællandske Slagterier var i Fjor blevet utilfredse med, at Det forenede Dampskibsselskab ikke vilde sætte Eksportskibe i direkte Fart fra Havnene ved Bæltet, bl. a. Kalundborg og Korsør, og i den Anledning fik man et andet Rederi til at begynde Fart fra Korsør direkte til London. Foretagendet har været opretholdt, men man har nu set sig nødsaget til at standse Ruten. Damperen »Newton« af København, der tilhører Ovesens Rederi, har gaaet i Ruten, men forleden afsejlede Skibet paa sin sidste Tur med Landbrugsprodukter. For at holde denne Konkurrence-Rute i Gang har baade Slagterier og Korsør Kommune maattet tilskyde ret store Beløb, og til Trods herfor viste det sig, at Ruten var urentabel. »Newton« bliver nu sat i almindelig Fragtfart, og det er vist ret usandsynligt, at D.F.D.S., efter de Forsøg, der har været gjort, er villig til at sætte en Ekstra-Eksportdamper i den nu ophørte Fart.

Paaskønnelse af Sømandsdaad.

Da Esbjerg-Damperen »Phønix« forleden kom i Havn efter sin Hamborgtur blev Besætningen kaldt op paa Rederens Kontor, hvor Rederen, Kapt. Andersen i velvalgte Ord tolkede en Tak til hele Besætningen for dens dygtige og besværlige Arbejde under den triste Rejse i Oktoberstormen. Som Sømand havde Rederen straks Forstaaelsen af, hvilket daadfuldt Arbejde, der da var udført, og at enhver af Besætningen havde gjort sit bedste for at redde Skib og Ladning ind i Havn. »Ord er gode nok,« tilføjede Rederen, »men de fylder saa lidt,« og som en lille Paaskønnelse vilde han derfor overrække hver Mand af Besætningen 100 Kr. — ens til alle, fra Officer til Messedreng. Denne Paaskønnelse vandt selvfølgelig alles Taknemlighed, saa meget mere som Rederens Paaskønnelse blev betalt af hans egen Lomme.

Dampskibet „Venus“ strandet.

Dampskibsselskabet »Orion« har faaet Melding om, at des Damper »Venus« er strandet paa Hogland i den finske Bugt. Skibets Stilling er ikke ufarlig, men man savner yderligere Efterretninger fra Skibets Fører, Kaptajn Therkildsen.

Damperen »Venus«, der den 4. ds. forlod København for at gaa til Viborg i Finland efter en Ladning Træ til Calais, havde netop ved Flydedokkens søndre Værft gennemgaaet en meget stor og omfattende Reparation. Damperen havde faaet en ny Agterstævn og samtidig havde man foretaget en Forandring med Fyrene, idet man havde indrettet disse fra Kul til Olie.

»Venus« er Tirsdag bjærget og ankommet til Kotka. Skibet har taget en Del Skade i Bunden, og man vil nu lade Dykkere undersøge Skaden. Der er stor Sandsynlighed for, at »Venus« maa vende tilbage til København for at blive repareret, da der ikke i Finland findes Værfter, som kan udføre Reparationen. Søforklaringen vil derfor først finde Sted efter Skibets Ankomst til København.

Kollision.

Dampskibet »Elisabeth« af København, der tilhører Dampskibsselskabet »Skagerak«, Rederiet Marius Nielsen & Søn,

blev, da det laa for Anker ud for Weser-Fyrskib, paasejlet af den tyske Krydser »Emden«, hvorved »Elisabeth« fik en Del ovenbords Skade paa Hækken.

Rederiets Inspektør H. Kaae, der er ankommet til Bremen, har sammen med Chefen fra »Emden« og en Del Marine-Teknikere foretaget Besigtigelse paa Skaden, og der er Mulighed for, at der opnaas en frivillig Overenskomst angaaende Reparationen af Skibet, ligesom den Erstatning, som den tyske Marine maa yde for Tidstab for Skibet, naar det skal repareres, ganske sikkert vil blive ordnet i Mindelighed.

»Elisabeth«, der som nævnt laa for Anker paa Grund af Taage, har stadigt afgivet de i Søfartsreglerne fastsatte Signaler med Skibets Klokke. Der kan derfor ikke tillægges Skibets Officerer noget Ansvar for Paasejlingen.

Hvalkogerer gennem Panamakanalen.

Det norske Hvalkogerer »C. A. Larsen« (ex. Tankdamper San Gregorio), der ejes af Rederne Johan Rasmussen og N. Kownow, ankom til Christobal den 6. Oktober fra Norfolk, Virginia, paa Rejse til Port Chalmers, N.Z. Skibet er i Stand til at rumme 67,000 Fade Hvalolie. Det er forsynet med en bevægelig Bov, der kan fjernes, hvorved der fremkommer en Aabning med en Diameter af 18 Fod, gennem hvilken en Hval kan hales op paa det øverste Dæk, hvor den ved Maskinkraft skæres i Stykker og føres ned til Kedlerne nedenunder. Skibets Maskiner er indrettet til Oliefyring, medens der anvendes Kul under de Kedler, i hvilke Hvalolien udvindes. »C. A. Larsen«, der er 527 Fod lang, 66.6 Fod bred, og hvis Dødvægttonnage er 17,200 Tons, har en Besætning paa 163 Mand.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. November 1926.

London	18,22	Madrid	57,25
New York	376,50	Amsterdam	150,65
Berlin	89,30	Stockholm	100,45
Paris	12,45	Oslo	94,15
Antwerpen	10,55	Helsingfors	9,49
Zürich	72,65	Prag	11,17
Rom	16,00	Wien	53,20

SKIBSMOTORER

Tysk Motorfabrik med fremragende Nyhed i 2-Takt Dieselmotor uden Kompressor søger egnet Repræsentant. Kun indførte Firmaer, der selvstændig kan afslutte Forretninger bedes reflektere under **L. G. 5076 til "Ala" Haasenstein & Vogler, Leipzig.**

POSITIONSLISTE PR. 8. NOVEMBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Danzig 6.11.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Singapore 6.11. til Hongkong.
s.s. Aladdin, Nielsen, afg. Sharpness 31.10.

s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Olsen, ank. Königsberg 20.10.

**SKIBS
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—17.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryringsagent).

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·

ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG. CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9^{te} & 10^{te} UDG.

s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Susa 25.10. til Neufahrwasser.
 s.s. *Alfa*, ank. Valencia 7.11.
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Amsterdam 8.11.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Leixoes 2.11. til Kbh.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Bluefields 1.11.
 s.s. *Anna*, ank. Rouen 5.11.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. San Francisco 2.11. til Cristobal.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Pensacola 27.10.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Colon 22.10.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 6.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 20.10. til Kbh.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Antwerpen 13.10. til Gulfport.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Hongkong 7.11. til Singapore.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Skutskär 6.11.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 24.10.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Calais 3.11.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Neufahrwasser 7.11.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Dover 31.10. paa Rejse til Fremantle.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Goole 5.11.
 s.s. *Æxel*, Jensen, ank. Hook of Holland 8.11.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kbh. 8.11. paa Rejse til Makslahti.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hook of Holland 7.11. til Raumo.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Danzig.
 s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 6.11.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 1.11.
 s.s. *Bolivia*, Prael, ank. Sydney NSW. 21.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Clarke City 6.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 24.10.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Königsberg 6.11.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Randers 4.11.
 s.s. *Bratlingsborg*, Christensen, afg. Belige 30.10.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Leningrad 3.11.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 15.10.
 s.s. *Britta*, ank. Abo 5.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 6.11. til Tanger.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Rotterdam 26.10. til Hampton Road.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Thames 3.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. Buenos Aires 7.11. til Kbh.
 s.s. *Carmen*, ank. Schiedam 7.11.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Arzew 7.11.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Panama Kanal 29.10. paa Rejse til San Pedro.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rouen 9.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Santos 6.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Hook of Holland 28.10. til Rufisque.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Antwerpen 5.11.
 s.s. *Cyrlil*, Duhn, ank. Hull 27.10.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Memel 9.11.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Danzig 30.10.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Bremerhaven.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Königsberg 9.11.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New Orleans 31.10. til Kbh.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Danzig 2.11.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Tory Island 21.10.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Ushant 4.11.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 8.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Wiborg 7.11.
 s.s. *Ebba*, ank. Benisaf 2.11.
 s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. Antwerpen 8.11. til Huelva.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbh. 31.10.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 19.10.
 s.s. *Ella*, Folkenberg, i Dok i Helsingør siden 29.10.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 3.11.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Holtenau 6.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanal 4.10. paa Rejse til West Hartlepool.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Sika 4.11.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Sables d'Olonne 4.11.

s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielerkanal 3.11. paa Rejse til Triguir.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Leningrad 27.10.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Hook 4.11.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Ushant 8.11.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Ternåviken 5.11.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Wiborg 7.11.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 2.11. til Kbh.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart, Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Algier 4.11. til Port Said.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 4.11.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Middlesbrough 8.11.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Kbh. 27.10. til Montreal.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Hamburg 6.11.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Antilla 3.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, sunket udfor Philadelphia 27.10. 26.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 5.11.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Unsel 3.11.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Bremen 6.11. til Göteborg.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Kbh. 5.11.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Brake/Old. 22.10.
 s.s. *Gerda*, ank. Wiborg 6.11.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Sarpsborg 18.10. til Boston.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Kings Lynn 3.11.
 s.s. *Gunver*, afg. Drogheda 8.11.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. London 9.11.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Dunkirk 6.11. til Kbh.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Hook of Holland 6.11.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Boston 31.10.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 27.10.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Danzig 7.11.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Wasklot 5.11. til London.
 s.s. *Harriet*, ank. Bordeaux 5.11.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, henligger i Kbh. som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Helene*, ank. Santander 8.11.
 s.s. *Helga*, afg. Hargshamn 6.11.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbh. 26.10.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Hamburg 5.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester 4.11.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 4.11. til Kbh.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkekin, pass. Holtenau 7.11. p. R. t. Calais.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. London 3.11.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Buenos Aires 6.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Hook of Holland 7.11.
 s.s. *Inger*, ank. Pasages 6.11.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Bremerhaven 31.10.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Ankensen, ank. Kbh. 7.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Jerne, afg. Rochefort 4.11. til Makslahti.
 m.s. *Java*, ank. Rotterdam 5.10.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Manchester 6.11.
 s.s. *Jenny*, afg. Stockholm 8.11.
 s.s. *Johanne*, pass. Cuxhaven 4.11.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Prawle 7.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Philadelphia 4.11.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Avonmouth 7.11.
 m.s. *Jyllandia*, ank. Nakskov 7.11.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jøgersborg*, Petersen, pass. Holtenau 6.11.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Antwerpen 1.11.
 s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Brunsbüttel 6.11. p. R. t. Aberdeen.
 s.s. *Karla*, pass. Brunsbüttel 4.11.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Raumo 2.11.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 26.10. til Oslo.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Vancouver 18.10.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Abo 7.11.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Kaskø 5.11. til London.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Königsberg 29.10.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Baltimore Ma. 4.11.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Hamburg 4.11.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Dakar 12.10. paa Rejse til Australien.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Wasa 9.11.
 s.s. *Lifland*, Rasmussen, ank. Leningrad 28.10.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Bremen 6.11.
 s.s. *Lillian*, ank. Danzig 1.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart, Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Kbh. 29.10.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Hull, 9.11. til Wiborg.
 m.s. *Louistiana*, Hyllested, afg. San Nicolas 6.11. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbh. 6. 11. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Norfolk 22.10. til Kbh.
 ss. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Cape Bon 6.11. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Rouen 8.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hook of Holland 7.11.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, ank. Nordenham 6.11.
 s.s. *Marie*, ank. Malaga 6.11.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Brunsbüttel 8.11. paa Rejse til Rouen.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Brunsbüttel 9.11. til Hamburg.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Madeira 5.11. til Kbh.
 m.s. *Mexico*, Eggert, pass. Cape Race 3.11. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Kbh. 7.11.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Algier 6.11. til Tunis.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Kaskø 7.11.
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 30.10.
 s.s. *Natal*, afg. Perim 3.11.
 s.s. *Nautik*, afg. Pamaron 7.11.
 s.s. *Neptun*, ank. Casablanca 3.11.
 s.s. *Nerma*, afg. Yxpila 8.11.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Rio de Janeiro 30.10. til Kbh.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Wasa 9.11.
 ss. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Råfsø 4.11.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Manchester 6.11.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Rotterdam 1.11.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Kotka 4.11. til Zaandam.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 26.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Hull 3.11.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbh. 29.11.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Kotka 31.10.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Hook 8.11.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Sunda Str. 31.10. p. R. t. Menado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Seattle 7.11.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Sydney NSW. 29.10.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Galveston 12.10. til Kbh.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Hamburg 5.11.
 s.s. *Phenix*, i Rutefart, Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 30.10.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. London 30.10.

R

s.s. *Randi*, afg. Holmsund 9.11.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Durban 7.11.

s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Leningrad 2.11.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Amsterdam 1.11.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Danzig 5.11.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Leningrad 7.11.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Kbh. 21.10.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Bordeaux 8.11. til La Rochelle.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 1.11. til Suez.
 m.s. *Siam*, ank. Kbh. 1.11.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbh. 6.11. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Maryport 1.11.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Mo 8.11.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. London 30.10.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Leningrad 28.10.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Göteborg 6.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 6.11. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Cuxhaven 7.11.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Walkom 4.11.
 s.s. *Spigerborg*, ank. Ivigtut 6.11.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Aalborg 8.11.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Bristol 23.10.
 s.s. *Stella*, ank. Hernösand 6.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Nordenham 5.11. til Montreal.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbh. 8.11. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Grimsby 4.11. til Gefle.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Hook 6.11.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. London 31.10.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Start Point 7.11.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va. 7.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Sevilla 30.10.
 s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Bremen 4.11.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Aalborg 6.11. til Danzig.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Colon 29.10.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 8.11. til Pensacola.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 6.11.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, oplagt.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Almeria 8.11. til Malaga.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Nakskov 6.11.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Bremö 8.11.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Livorno 6.11. til Neapel.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Amsterdam 7.11.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Danzig 6.11. til Riga.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 4.11.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Portland 6.11.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Lissabon 27.10. til Ziguinchor.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Kbh. 4.11. til Björkö.
 s.s. *Vera*, Kolster, pass. Holtenau 8.11. p. R. t. Danzig.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Kotka 4.11. til Calais.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Cabimas Venez 2.11.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Kbh. 31.10. til Hampton Roads f. O.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), ank. Kbh. 7.11.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Boulogne 29.10.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Antwerpen 1.11.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Baltimore 30.10. til England.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Rut.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Cuxhaven 6.11.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Havre 7.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Hook of Holland 3.11.

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
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

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

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ

SKEPPSBRON 3

Tel: foner: 1678-1853-6116

Telegram-Adr.: JOSVEN

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBSONS

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.

Telegram-Adresse:

»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B

KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)

Statstelefon: 7-707

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transportere, 8 Tons
Flydekrane, Skure med elektriske Kajakraner, 34,000 m³ Kajplads, Bugserbaade, Lægere, Værksteder etc.

Kontrahter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM

AMSTERDAM

ZAANDAM

ANTWERPEN

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: 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.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr.-Adr. »Beckmann«

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LONDON STOCK, LONDON
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.....	} Lamberte
HULL, Prudential Buildings.....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} Lambrose

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION«

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö).....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	Telegr.-Adr.: »Mittlere
do.....	Seppinen & Co. Stevedores.....	»Mannola«
do.....	Karella Stevedoring Co. O.Y.....	»Karelia«
Trångsund.....	A.B. The Federations Stevedore	»Sohn«
do.....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	»Mittlere
Wiborg.....	V. Sandholm & Co., Ltd.....	»Sandholm«
Fredrikshamn.....	Blomberg & Co. A.B.....	»Blomberg«
Kotka.....	Björklund & Co. A.B.....	»Edvbjörklunde
Lovisa.....	Lovisa Stevedoring Co.....	»Association«
Helsingfors.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	»Edvbjörklunde
Sörnäs.....	A.B. Edv. Björklund O.Y.....	»Edvbjörklunde
Ekenäs.....	Ekenäs Stevedoring O.Y.....	»Edvbjörklunde
Hangö.....	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.....	»Edvbjörklunde
Åbo.....	O.Y. Newstevedoring, Ltd.....	»Newstevedoring«
Nystad.....	Nystad Wood Export & Stevedoring Co...	»Exports«
Raumo.....	Wass & Lundberg O.Y.....	»Wasse«
Räfsö & Mäntyluoto.....	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.....	»Wahlbrose
Kristinestad.....	Lindqvist & Co.....	»Lindqviste
Kaskö.....	Lindqvist & Co.....	»Lindqviste
Wasa.....	A.B. Victor Ek O.Y.....	»Victorek«
do.....	Merivälitys Osakeyhtiö.....	»Merivälityss»
Jakobstad.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Associations»
Gamlakarleby & Yxpilä.....	Stuvarebolaget.....	»Prompt«
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Stowing«
do.....	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.....	»Speed«
Möllersvik.....	Stuvarebolaget.....	»Prompt«
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Stowing«
do.....	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.....	»Speed«
Himango.....	Stuvarebolaget.....	»Prompt«
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	»Stowing«
do.....	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.....	»Speed«
Brahestad.....	The Association Stevedores.....	»Despatch«
do.....	F. Thompson.....	»Thompson«
Uleåborg.....	Stuvarebolaget.....	»Prompt«
Haukipudas.....	Stuvarebolaget.....	»Prompt«
Kemi.....	S. R. Bygglin.....	»Bygglin«
do.....	Stuvarebolaget.....	»Prompt«
Torneå.....	Torneå Stevedoring Co.....	»Stevendingco«

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS.

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 20 A, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RIEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

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.

STEGMANN

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8 Mezz. TLF. 3491 & 13370

KAJ OG PAKHUSE: HOLMS PLADS TLF. AMAGER 4921

EFTER KONTORTID KALDES S. OLSEN TLF. HELRUP 539 Y

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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

★

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

★

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. F. JEPSEN

AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23

TELEFON: CENTRAL 1330

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 47

FREDAG · 19. NOVEMBER 1926

33 · AARG

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

KRISE ELLER —

Det store Valgslag er begyndt, og Insinuationernes Giftgas gør Luften kvælende i Vælgermødernes Sale og Bladenes Spalter. Som vi spaaede, spiller Erhvervsproblemet en betydelig Rolle i denne Valgkamp, men Personerne synes som altid at overskygge selve Sagen. Vi siger udtrykkelig *Personerne* og ikke *Personlighederne*, for af disse findes kun en beklagelig Minoritet blandt det Godtfolk, der søger Vælgerfolkets Gunst. Og mange af disse Personer undser sig ikke for under Valgkampen at benytte Vaaben, som direkte undergraver Statens, d.v.s. Borgernes og Erhvervenes Interesser, for at stille andre og ligesaa ligegyldige Personer i et daarligere Lys.

Den perfide og usømmelige Maade, hvorpaa Landmandsbankens indre Forhold er blevet gjort til Genstand for Vælgermøde og Krostue-Debat, er en Skamplet paa de socialdemokratiske og radikale Politikere. Det er samfundsskadelig Gerning at rokke ved Tilliden til en Bank — Tillid er enhver stor Virksomheds største *goodwill* — og da særlig naar denne Bank ved Tidernes Ugunst, eller rettere ved den tidligere Ledelses Udygtighed, drives paa Skatteborgernes Regning. Var de Herrers Handlinger endda dikteret af en Samfundsreformators ædle Bevæggrunde! Meget kunde da tilgives. Men dette her er kun Spekulation i Uvidenhed og Klassefordomme, og Spekulanterne er ikke Samfundsrensere — de boltrer og bader sig med Velbehag i den stinkende Mudderpøl, de selv har skabt. Mon de Herrer ikke undervurderer Vælgerfolkets Intelligens? Lad os haabe det.

Paa Vælgermøder snakkes meget om Erhvervenes Krisetilstand, man debatterer Kriselove, det er Krise her og Krise der . . .

Men er den Tilstand, som vort Erhvervsliv befinder sig i, en Krise? Kritisk er den, og tilsyneladende har den Krisens Karakter, men sammenligner man den med Tilstandene i andre Lande, opdager man væsentlige Forskelligheder, der lader en frygte, at de danske Erhvervs nuværende Tilstand *ikke* er af den akute Art, som kendetegner en Krise. Man kan vanskeligt undgaa at komme til andet Resultat end, at vort Samfundsliv befinder sig i noget, der er ved at blive til en kronisk Sygdoms-Tilstand. Det, som Politikere kalder en Krise, er efter vor Mening, at det danske Erhvervsliv og som Følge deraf hele det danske Samfund bøder for den letsindige og kostbare Lovgivning, der fødtes under Krigen og kritikløst er blevet fortsat. Denne Lovgivning, som Ingeniør Julius Madsen hudflettede fornylig i et tankevækkende Foredrag ved Industriefagenes Generalforsamling — vi gengiver andetsteds en Del af dette Foredrag — krøbler vore Erhverv og udmarver vort Samfund. Det er og vil være umuligt for vore Erhverv at klare sig i den internationale Kappelstrid, hvis de vedblivende skal bære disse enorme Byrder, som er ukendt andetsteds. Vore Er-

hverv er i Forvejen stærkt nok handicappede. Løn-niveau og Levestandard ligger højere, meget højere, her end i noget andet evropæisk Land, til Gengæld er Arbejdsydelsen ikke større, i mange Tilfælde ringere. At vi under saadanne Forhold ikke kan faa Erhvervene til at bære sig, er forklarligt. Det vilde jo være et Mirakel, hvis de gjorde det — og Miraklernes Tid er forbi.

Den kritiske Tilstand, vore Erhverv befinder sig i, er *ikke* en Krise. Men den naturlige Følge af, at det koster mere at fremstille vore Produkter, end vi sælger dem for i det aabne Marked. Vi lever over Evne. Budgetterne maa ned, Statens og Kommunens saavel som de private. Det er den eneste Kur, der batter. Og det hjælper ikke at stjæle fra den ene for at give til den anden. Det er ikke højere Skatter eller Toldbeskyttelse vi skal have. Det er ikke Vejen, undtagen til ny Inflation. Vi maa gøre os det klart, at Andelselskabet Kongeriget Danmark kan ikke betale sig under den nuværende Administration. Og vi maa have en anden Administration, og dens første Opgave maa være at faa Balance paa Driftsregnskabet, saaledes at nævnte Andelselskab ikke længere tærer paa sin Kapital — det har det gjort skæbnesvangert længe — men sætter Tæring efter Næring. Praktisk talt alle levedygtige Erhvervsvirksomheder her i Landet har siden Krigen maattet undergaa Reorganisation paa lignende Maade, har maattet skære ned her, afskedige der, anstrengt sig til det yderste for at finde ny Felter for deres Virksomhed. Statshusholdningen, hvis Ødselhed er Hovedaarsagen til, hvad Politikerne kalder *Krisen*, maa ogsaa reorganiseres fra Kælder til Kvist. Det vil ikke blive nogen behagelig Proces, men den er nødvendig, paatrængende, uafviselig nødvendig. Og ikke mindst hvis vort Samfund skal undgaa en yderligere Forøgelse af den kolossale Arbejdsløshed, som er Følgen af det socialistiske Styre. Arbejdsløshed er den største Tragedie for de aller fleste Mennesker — hvilken Sum af national og individuel Ulykke ligger der ikke gemt i den knappe Meddelelse, at de arbejdsløses Antal i Løbet af sidste Uge er forøget med 2000 og steget til 58,000.

HAVN OG KOMMUNE

Finansborgmester Hedebol har i en Tale i Borgerrepræsentationen erklæret med den Flothed, hvormed han og Socialdemokrater i al Almindelighed disponerer over andres Penge, at Kommunen nu maa forlange, at Københavns Havnebestyrelse bestrider Omkostningerne ved den paatænkte Udvidelse af Knippelsbro.

Der er ikke den mindste Anledning til, at Havnebestyrelsen skulde gøre dette. Uagtet Færdslen over Broerne er et Havnebestyrelsen ganske uvedkommende Problem, er den, for at vise Imødekomenhed, tidligere gaet med til at betale indtil en Trediedel af

slige Udgifter. Men derfra og til at betale hele Gildet er et meget langt Spring, som vi indstændigt vil fra-raade Havnebestyrelsen. I de kommende Aar vil den faa god Anvendelse for sine Penge til at udføre, havnemæssigt set, produktive Arbejder, og har hverken moralsk eller juridisk Ret eller Pligt til at øde sine Midler paa Opgaver, der er den uvedkommende. Havnebestyrelsen vil foreløbig faa Brug for Millioner til den Uddybning af Sorte-Rende Løbet til Sydhavnen, som i saa høj Grad vil lette Færdselsproblemet, fordi Trafiken gennem Broerne derved vil blive saa meget mindre. Og dette Uddybnings-Arbejde skulde gerne begynde allerede til Foraaret.

Fra socialdemokratisk Side har man hævdet, at Havnen lever af Byen og at det derfor kun er rimeligt, at Havnen betaler disse Udgifter og paabegynder andre Ekstraarbejder, der kan raade nogen Bod paa Arbejdsløsheden. Men det er at vende Tingene paa Hovedet. Selvfølgelig er der et Vekselvirke mellem By og Havn. Den ene kan ikke undvære den anden. Men Byen er opstaaet, fordi der var en Havn, og Byen fik sine store Udviklingsmuligheder, fordi Havnen holdt Trit med Udviklingen, og *fordi Københavns Havn blev en god og billig Havn*. Men det er en Livsbetingelse for Havn som for By, at Havnen vedbliver at være en billig Havn. Andre Verdenshavne bebuder Nedsættelser af Takster, og København maa følge med. Da de sidste Nedsættelser fandt Sted for et Aarstid siden, udtalte Havnedirektøren, at han haabede at kunne foreslaa yderligere Reduktion af Takster i Slutningen af indeværende Aar. Men dette er selvfølgelig umuligt, hvis Havnen paalignes den uvedkommende Byrder. Saa tvinges den til at gaa den modsatte Vej og forhøje Taksterne til Skade for sig selv og hele vort Samfund.

Man maa være et naadigt Forsyn taknemmeligt, at Københavns Havnebestyrelse ikke helt er i Lommen paa et kommunalt Socialiststyre som Havnene i Stockholm, Göteborg og de danske Provinshavne. Saa vilde Københavns Havn sikkert hurtigt fra at være Hønen, der lægger Guldæg, skifte Fjederham og blive til den

i disse Dage saa meget omtalte døde Krage, der ruger paa et raadent Æg.

KULSTRIKEN I ENGLAND

For første Gang, siden den engelske Kulmine-Strejke begyndte, er vi tilbøjelige til at fæste Lid til de forskellige Erklæringer, der bebuder en snarlig Afslutning af denne alvorlige og kostbare Konflikt.

Og dog er Afslutningen ikke nogen bombesikker Kendsgærning. Mineejerne har i alt Fald erklæret, at de ikke vil akceptere Regeringens Forslag om Voldgiftsdomstol. Selv om Regeringen truer med at sætte dette Forslag igennem ved Lovbud, kan den jo ikke derved, i alt Fald ikke i første Omgang, tvinge Arbejdet i Gang. Ogsaa blandt Minearbejderne er der en stor Minoritet, som er utilfreds med de opnaaede Resultater. Saa givet er det ikke, at disse Ekstremister paa begge Sider ikke i sidste Øjeblik kan ødelægge Chancerne for Fred i denne for hele Verden saa vitale Industri. Og den store Samfundsfjende i Moskva puster til Ilden af alle Kræfter. Senest i Tirsdags har de russiske Fagforeninger sendt 650,000 Rubler til de strejkende Minearbejdere i England, og det er næppe for meget at sige, at det er russiske Penge, der har gjort det muligt for Minearbejderne at holde ud saa længe.

Det er vanskeligt at regne ud, hvor meget denne tragiske Strejke, direkte og indirekte, har kostet det engelske Samfund. Men naar danske Blade udtaler, at Strejken har kostet England Kulmarkeder, som det vanskeligt vil kunne tilbageerobre, er de paa Vildspor. De Nationer, der ved Englands Ulykke fik en Chance til at forsyne ny Markeder med Kul, har misbrugt denne Chance saa grundigt, at Kul-Køberne Evropa over med Længsel imødeser den Dag, da de kan købe billige og gode engelske Kul igen.

Arvid Grefskjold

HAVNETRAFIKEN PAA ROTTERDAM I OKTOBER MAANED 1926

Trafiken paa Rotterdam var atter i Oktober Maaned meget betydelig. Rotterdams Andel i den samlede Trafik paa Hamburg/Antwerpen/Rotterdam steg fra 37.5 pCt. i September til 38.9 pCt. i afvigte Maaned.

Den gunstige Udvikling af Forholdet mellem Skibe, ankommet eller udgaaet i Ballast og med Ladning fortsattes, som det vil fremgaa af nedenstaaende Statistik:

	Antal Skibe		
	Okt., 1926	Okt., 1925	Sept. 1926
Med Ladning.			
Ialt ankommet	719	735	675
Ialt udgaaet	1,313	720	1,307
Ankommet med Stykgods	519	498	481
Udgaaet med Stykgods	522	532	521
Udgaaet med Kul	767	177	763

Ialt afgik saaledes i Oktober Maaned 767 Kulladninger fra Rotterdam med følgende Bestemmelsessteder:

Nord-Europa	219
Frankrig	203
Italien	41
England og Irland	231
Syd-Amerika	7
Andre Lande	66

Der ankom ialt 366 Dampskibe — foruden 114 mindre Skibe — for Bunkers til Nieuwe Waterweg, hovedsageligt til Bunkerstationen ved Vondelingenplaat.

Tilførselen af Korn var 50,000 Tons mindre end i Oktober 1925, medens af de øvrige Varegrupper navnlig Erts udviste en betydelig Stigning. Der ankom saaledes fra Nord-Europa 330,000 Tons mod 240,000 i October 1925.

Med Tankskibe ankom 50,000 Tons mineralske Olier. Bomuldstilførselen gik tilbage fra 19,430 Baller i Oktober 1925 til 18,033 i afvigte Maaned.

OVERSIGT OVER ANTALLET AF SKIBE OG TONNAGEMÆNGDEN

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe		med i Ladning Ballast	
	Antal.	Tons Netto	Antal.	Tons Netto
U.S.A.	15	54,518	—	12
Argentina	—	—	—	1
Belgien	15	15,264	—	14
Brasilien	2	7,670	—	2
Chile	—	—	—	1
Danzig	2	10,058	—	1
Danmark	29	46,391	—	27
Tyskland	192	273,207	—	168
Estland	4	4,389	—	3
Finland	8	6,231	—	11
Frankrig	171	217,226	—	176
Grækenland	18	43,466	—	13
Storbritannien	441	492,263	1	69
Ungarn	—	—	—	1
Italien	32	73,042	—	28
Japan	8	39,701	—	6
Jugoslavien	6	13,055	—	6
Letland	4	3,510	—	2
Nederlandene	225	394,215	1	63
Norge	135	122,520	—	110
Polen	1	347	—	1
Portugal	5	7,524	—	5
Rumænien	3	5,994	—	3
Rusland	3	7,377	—	1
Spanien	17	26,870	—	18
Sverige	115	133,655	—	103
Ialt	1,451	1,998,499	2	1,308

Ialt udgaaet i Oktober Maaned 1926: 1.511 Skibe med 5,763,902 m³.

ERHVERVENES INDFLYDELSE PAA STATENS OG KOMMUNERNES HUSHOLDNING

Fra et Foredrag ved Industrifagenes Generalforsamling den 21. Oktober 1926
af Ingeniør Julius Madsen.

I denne Tid, hvor vi gennemlever en af de værste Kriser, som dansk Erhvervsliv har været ude for, er det mærkeligt at se, hvorledes man indenfor Erhvervene i større og større Udstrækning begynder at interessere sig for de Opgaver, som varetages af Stat og Kommuner.

Naar jeg siger, at det er mærkeligt, er det, fordi de erhvervsdrivende gennem det sidste forløbne kvart Aarhundrede — i den Tid, da Socialdemokratiet har arbejdet sig frem i første Plan — har vist en ligefrem sørgelig Ligegyldighed overfor alt, hvad der hedder offentlige Anliggender. De har betragtet Politik som noget dem uvedkommende, og naar de forskellige Regeringer i de forløbne Aar har paalagt Borgerne nye Skatter, Afgifter og andre Byrder, har det vel hos det enkelte Offer fremkaldt en øjeblikkelig Harmne, men da Tiderne var forholdsvis gode, faldt Sindet til Ro, og man betalte, hvad der krævedes.

Man synes nu at være kommet til en anden Forstaaelse; i disse Tider, hvor man indenfor den enkelte Virksomhed gør sig de største Anstrengelser for paa alle Omraader at faa sat Udgifterne ned — for at forsøge paa at være med i Konkurrencen — er man pludselig blevet klar over, at de offentlige Afgifter og Skatter har en betydende Indflydelse paa Virksomhedens Driftsøkonomi; men begynder at reagere, og nu lyder Raabet over hele Landet: ned med Skatter og Afgifter!

Naar jeg i denne Forbindelse taler om Erhvervenes manglende Interesse for offentlige Anliggender, tænker jeg særligt paa Erhvervene indenfor Haandværk, Industri, Handel og Søfart. Indenfor Landbruget, de immaterielle Erhverv og indenfor Lønarbejdernes Kredse har Interessen for offentlige Sager stadig været vaagen; de har haft Øje for, hvor meget det at have Indflydelse paa Statens og Kommunens Anliggender betød, og har i de forløbne Aar i udstrakt Grad forstaaet at tilegne sig en saadan Indflydelse.

Man kan nu spørge: har Haandværk, Industri, Handel og Søfart da ikke Interesse for offentlige Anliggender, og i bekræftende Fald, hvorfor har de da ikke gennem de forløbne Aar gjort Forsøg paa at gøre deres Indflydelse gældende paa dette Omraade? Jeg skal prøve at besvare dette Spørgsmaal.

Ved Begyndelsen af forrige Aarhundrede boede 11 pCt. af Landets Befolkning i Hovedstaden, 10 pCt. i Provinsbyerne og 79 pCt. i Landdistrikterne. Endnu i 1870, da Indbyggerantallet var dobbelt saa stort som ved Aarhundredets Begyndelse, var Forholdet omtrent det samme. Hovedstaden havde fremdeles 11 pCt., Provinsbyerne knapt 14 pCt. og Landdistrikterne ca. 75 pCt. af Befolkningen.

I 1925 ser Billedet anderledes ud. Hovedstaden rummer nu over 21 pCt., Provinsbyerne omtrent 22 pCt. af Befolkningen, saaledes at Landdistrikterne nu kun har 57 pCt. af Landets Befolkning.

I disse 57 pCt. er endda medregnet talrige Stationsbyer og Nabokommuner til Købstæderne, hvis Indbyggere i det hele og store med Hensyn til Erhvervsforhold maa sidestilles med Købstæderne, saaledes at den egentlige Landbefolkning i Øjeblikket udgør mindre end Halvdelen af Indbyggerantallet.

Denne stærke Forskydning fra Land til By er foraarsaget ved Landbrugets bristende Evne til at beskæftige Landdistrikternes Fødselsoverskud. Fødselsoverskudet har imidlertid aldrig sat Landbruget graa Haar i Hovedet; det henvistes enten til at udvandre fra Danmark eller indvandre til Byerne, og det blev saa Byerhvervenes Opgave at skaffe Beskæftigelse til det. Som et Eksempel paa, hvad Indvandringen til Byerne betød, skal jeg nævne, at der her i København findes ca. 100,000 Jyder, saaledes at København er den største jydsk By i Danmark.

Men naar Byerhvervene — jeg ser her endda bort fra Stationsbyer og lignende — der i 1870 skulde skaffe Underhold for 440,000 Personer, omkring Aarhundredskiftet skulde skaffe Underhold til 950,000, og nu i 1925 til næsten 1½ Million Personer, er det forklarligt, at de erhvervsdrivende, som indenfor de forskellige Erhvervsgræne skulde skaffe Beskæftigelsesmuligheder for en saa uhyre Befolkningsstilvækst, i det hele og store har haft nok at gøre med at varetage denne Opgave og derfor hverken har haft Tid eller Kræfter til direkte at deltage i Statens og Kommunernes Styre.

I denne Forbindelse maa det ogsaa erindres, at de Byrder, som gennem Skatter og Afgifter blev paalagt Befolkningen og særligt Erhvervslivet, i Slutningen af Aarhundredet kun var lidt trykkende. Endnu til ind i indeværende Aarhundrede var de kommunale Skatteprocenter gennemgaaende lave, i Københavns Kommune var f. Eks. Skatteprocenten i adskillige Aar kun 2 à 3 pCt., og ingen tænkte sig, at Udgifterne til Statens og Kommunernes Husholdning vilde komme til at beløbe sig til saa mægtige Summer, som Tilfældet er blevet navnlig i Løbet af de sidste 15—20 Aar.

Man kan derfor sige, at det er forstaaeligt — men ikke

desto mindre beklageligt — at Erhvervenes Mænd har holdt sig tilbage fra direkte Deltagelse i det offentlige Liv, men man kan bebrejde dem, at de i saa ringe Grad er fulgt med i den politiske Udvikling, og navnlig, at de ikke i tilstrækkelig Grad har gjort Brug af deres grundlovsmæssige Ret — Stemmeretten — til at faa sat det størst mulige Antal Mænd ind i de offentlige Forsamlinger, Mænd, som var i Stand til paa fyldestgørende Maade at varetage Erhvervenes Interesser.

Hensigten med mine Ord her i Dag er derfor den at slaa til Lyd for, at Erhvervenes Repræsentanter i langt højere Grad end hidtil maa paatage sig de Opgaver, som naturligt paahviler dem indenfor det offentlige Liv. Ser man paa vore offentlige Forsamlinger — Rigsdag og kommunale Bestyrelser, Hjælpekasser o. s. v. — er det forbausende, hvor forholdsvis faa Repræsentanter for de værdiskabende Erhverv, der er indenfor disse Institutioner, og det er dog af den allerstørste Interesse, at disse erhvervsdrivende overalt søger at skaffe sig fornødent umiddelbart Tilsyn med og Indflydelse paa, hvorledes de offentlige Afgifter fastsættes, og det offentliges Pengemidler anvendes.

Vi skal nu se lidt paa Resultaternes af de saakaldte frisindede Partiers Arbejde gennem de forløbne 25 Aar. Landet er i disse Aar blevet forsynet med et Utal af Love; der findes praktisk talt ikke et eneste Omraade indenfor Samfundslivet, hvor Staten ikke har grebet ind, det private Initiativ er overalt blevet trykket tilbage, og hvor saadant endnu eksisterer, er det blevet underkastet Statskontrol. Vi er blevet forsynet med et Utal af Embedsmænd, som hver for sig føler det som sin Opgave at udfinde nye Felter, hvorpaa der kan opbygges Muligheder for en ny Lovgivning.

For 1924—1925 andrager den samlede Skat til Stat og Kommune ca. 700 Mill.; heraf anvendes til den sociale Forsorg omtrent ca. 375 Mill. eller dobbelt saa meget, som den samlede danske Industri udbetaler i *Arbejdsløn pr. Aar*.

Der kan siges mangt og meget om de i Aarenes Løb vedtagne Love, men jeg vil i Dag indskrænke mig til at tale om Udgiften til den sociale Lovgivning, dette »Danaidernes Kar«, som i saa høj Grad belaster Erhvervslivet, og som det maa være Erhvervenes Opgave hurtigst muligt at faa slaet en Bund i. I de forløbne 25 Aar er vi blevet beriget med ca. 25 nye Love og ca. 80 nye Regulatorer og Forordninger, som alle tager Sigte paa social Forsorg.

Til Sammenligning med de 375 Mill., som den danske Stat anvender til social Forsorg, skal jeg oplyse, at Sverige, som har en 2 Gange saa stor Befolkning, kun anvender ca. 200 Mill. pr. Aar til dette Formaal.

Vi skal nu se lidt paa, hvorledes disse fordeler sig.

De Oplysninger, der har været til Raadighed, gaar ikke længere end til Finansaaret for 1924—25. Der er ingen Tvivl om, at nogle af Udgiftposterne i det sidste afsluttede Regnskabsaar for Stat og Kommune vilde vise en Del Stigning, særlig Udgifterne til Aldersrente. Paa den anden Side vil vel indeværende Regnskabsaar vise nogen Nedgang som Følge af den faldende Dyretid, men i det hele og store vil de Tal, jeg nu nævner, omtrentlig kunne angive Forholdene i Øjeblikket.

Tæller man Statens, Amternes, Byernes og Landkommunernes Udgifter sammen, faar man følgende Tal:

Fattigvæsen	33 Mill.
Aldersrente	79 —
Hjælpekasser	7½ —
Arbejdsløshed	15½ —
Diverse Tyrtidsforanstaltninger, bl. a. ekstraordinært Tilskud til Hjælpekasser	10 —
Andre sociale Udgifter	24½ —
Abnorme Individuer o. l.	5 —
Medicinalvæsen	52 —
Dette giver da tilsammen....	232½ Mill.

Hertil kommer yderligere Bidrag til Invalidefonden 15 Mill., heraf Arbejdsgivernes Bidrag 4½ Mill., lovpålagt Ulykkesforsikring 7—8 Mill., Udgifter til ekstraordinær Arbejdsløshed ca. 3 Mill. (i indeværende Aar vil denne Udgift jo blive betydelig større). Endelig er der Udgifterne til Undervisning o. l., af hvilke jo den ganske overvejende Del gaar til Folkeskolen; disse Udgifter udgjorde 113 Mill. Yderligere maa man jo medregne de Administrationsudgifter, der indenfor Stat og Kommune staar i Forbindelse med alle ovenfor anførte Udgifter. At rede dem ud fra de samlede Administrationsudgifter, der beløber sig til 55 Mill., er ikke gørligt, men nogen helt ringe Sum bliver det jo ikke.

Medregnes Udgifterne til Skoleværenet og anden Undervisning, kommer man op paa Tal, der stærkt nærmer sig 400 Mill. Naar nu ses hen til, at den samlede Befolknings Indtægter (heri medtaget alle, hvis Indtægter ligger over 800 Kr. aarlig, hvilket vil sige henimod ¾ Mill. Forsørgere og henimod ½ Mill. Ikke-Forsørgere) er opgjort til 3½ Milliarder

(Fortsættes Side 774).

LOSNING AV MOTOROLJE I MELBOURNE

Et norsk Skib lossede i December ifjor et Parti paa 20,000 Kasser Gasoline i Melbourne. Certepartiet havde følgende Bestemmelse:

»Cargo to be delivered within reach of vessel's tackle.«

Konnossementet henviste til Certepartiet og den citerede Bestemmelse angaaende Lastens Levering var derfor en Bestanddel af Konnossementet, som Modtagerne var bundet ved. Yderligere var det i Konnossementet udtrykkelig bestemt, at Skibets Ansvar for Varerne skulde ophøre, saasnt de havde forladt Skibets Dæk. Losningen foregik paa den Maade, at Kasserne i Rummet blev stablet op paa en Losseplatform forsynet med Hanefodsstroppe og derpaa hevet op og landet paa en Plads paa Kajen. Paa begge Sider af denne Plads stod Modtagernes Vogne klare. Vacuum Oil Co., som var Modtagere af Lasten, paastaar at Skibet er forpligtet til at betale for Arbejdet med at stuve Kasserne i Vognene; det vil sige at Rederiet skulde besto Lasten leveret frit stuvet i Vognene. Vacuum Oil Co. gør gældende, at det er den Maade, hvorpaa de i Almindelighed faar leveret saadanne Varer fra Linjeskibe, og man faar ved at læse den Korrespondance, der i denne Anledning fandt Sted mellem Kaptajnen og Skibets Agenter paa den ene Side og Modtagerne paa den anden Side, det Indtryk, at det har været

Skik og Brug i længere Tid, at Modtagerne har søgt at overføre disse Udgifter paa Skibene selv i Tilfælde, hvor Certepartiet og Konnossementet, som her, tydelig bestemmer, at Leveringen skal foregaa »within reach of vessel's tackle«. Ifølge Konnossementet skal Godset leveres til Vacuum Oil Co.'s Ordre. Kompagniet mener, at en saadan Levering kun kan fuldbyrdes, naar Godset leveres paa den Maade, som her beskrevet, saaledes at Skibet selv besørger og bekoster Stuvning i Vognene.

Sagen er nu indbragt for Retten og det ser ud, som om Afgørelsen imødeses med Spænding i lokale interesserede Kredse, skønt det er lidt vanskeligt at forstaa, hvad det egentlig er, der kan strides om i denne Sag.

Naar Norsk Skibsrederforening allerede nu giver Meddelelse om denne Proces, er det fordi det blandt andet er oplyst, at Skibene i flere lignende Tilfælde har betalt disse Udgifter under samme Kontrakt som her, og Foreningen opfordrer sine Medlemmer, som har været udsat herfor, til at indsende Sagen, forudsat at der fra Kaptajnen eller Agentens Side er taget nødvendig Reservation; ellers er der neppe noget at gøre. Desuden vil det være af Betydning, at Førerne af Skibe, som kommer til at losse Varer af denne Art i Melbourne, faar Ordre til at tage Reservation, hvis de tvinges til at betale disse Udgifter.

POLSKE KUL OVER DANZIG I OKTOBER

Over Danzigs Havn, er der — ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg — i Løbet af Oktober Maaned udført ialt 345,268 Tons Kul, deraf til Danmark 37,918 Tons, mod 325,857 Tons, deraf til Danmark 37,440 Tons i September.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	136,584
Danmark	37,918
Italien	5,000
Frankrig	16,906
Letland	21,367
Finland	18,683
Norge	8,217
England	43,833
Rusland	54,340
Tyskland	2,400

Tilførslerne til Danmark har holdt sig paa samme Højde som i September, medens Tilførslerne til Sverige er gaaede noget ned, nemlig fra 142,046 Tons i September til 136,584 i Oktober, og Tilførslerne til Let-

land, England og Rusland er steget fra henholdsvis 12,850 Tons, 25,970 Tons, 42,829 Tons til de anførte Tal.

BUNKERRESTRIKTIONER I SVERIGE

Handelskamret i Göteborg har efter Opfordring udtalt sig til Kommerskollegiet angaaende Sveriges Redareforenings Henstilling om Udstedelse af Restriktioner med Hensyn til Skibe, der er hjemmehørende i Lande, der har udstedt eller vil udstede Forbud mod Eksport af Kul eller mod Indtagen af Bunkers.

Da der utvivlsomt i Sverige hersker en vis Knaphed paa Kul for Tiden, og da svenske Skibe kun med den største Vanskelighed har kunnet forsyne sig med de fornødne Bunkers, finder Handelskamret, skønt det ikke i Almindelighed anser Statens Indgriben med Restriktioner for at være af det gode, det berettiget overfor saadanne Lande, der nægter svenske Skibe Bunkers, at vedtage lignende Forholdsregler. Handelskamret støtter saaledes Redareforeningens Henstilling, med fremhæver dog Nødvendigheden af, at man, hvis der udstedes Restriktioner for Kulhandelen, da atter ophæver disse, saasnt Forholdene tillader det.

(Fortsat fra Side 773).

Kr., medens de til Formueskat ansatte Skatteyderes Formue er opgjort til 10% Milliarder, betyder de ovenfor anførte Udgiftstal, at mere end 10 pCt. af hele Befolkningens Indtægter medgaar til sociale og dermed beslægtede Formaal og, at disse Formaal sluger et Beløb, der omtrent svarer til almindelig Sparekasserente af alle Skatteydernes samlede Formuer. Selv om man nu vil holde Udgifterne til Skolevæsen udenfor, kommer man dog op paa Tal — og maaske har man endda ikke faaet alle Udgifter med — der svarer til 8 pCt. af Landets samlede Indtægt.

For Erhvervene gælder det derfor om i første Række at faa nedsat Udgifterne til sociale Formaal; vi maa arbejde hen til at faa ombyttet den nu anvendte Understøttelsesform med en Forsikringsform, saaledes at Statens Opgave kun bliver at yde en vis Hjælp til Selvhjælp.

Yderligere maa man se at komme bort fra den Praksis at

paaligne Erhvervene direkte Bidrag til sociale Formaal, saaledes som det er Tilfældet ved Ulykkesforsikringen, Invalidforsikringen og Arbejdsløshedsunderstøttelsen.

Jeg maa hævde, at der ikke bør paahvile Erhvervenes Udøvere — i højere Grad end Samfundets øvrige Borgere — Forpligtelse til at yde Bidrag til de nævnte Formaal.

Naar det fra Regeringens Side er blevet hævdet, at det ikke betød noget, at disse særlige Bidrag blev paalagt Erhvervene, da disse gennem Salget af de producerede Varer atter fordelte Udgiften paa Landets øvrige Borgere, er denne Betragtning fuldstændig falsk. Naar man tænker paa, at langt den største Del af Erhvervene skal afsætte deres Produkter paa Verdensmarkedet, og da Prisen paa Varerne bestemmes af Verdensmarkedet, er det givet, at man ikke kan overføre Bidragene paa disse Købere; tværtimod vil de paalignede Bidrag forøge Omkostningerne og yderligere besværliggøre Erhvervene i Konkurrencen.

BEMANDINGSLOVEN

For en kendt Sejlskibsfører har vi modtaget nedenstaaende Indlæg i Spørgsmaalet om en Bemandingsskala med Anmodning om Optagelse:

Der arbejdes jo for Tiden for en Bemandingslov med det Formaal at forøge Besætningernes Antal, saavidt jeg forstaar.

Undertegnede, som for Tiden er i Fiskefart paa Newfoundland og Sydeuropa, har hørt, at navnlig disse Skibe, hvoraf der er ca. 20-25 danske mellem 150 à 250 Tons d.w., som sejler i ovennævnte Fart, skal være særlig slet bemanded. Saavidt mig bekendt er de danske Sejlskibe bemanded, som i de sidste 25 Aar. Angaaende dem, som er i denne Fart, maa jeg bemærke, at der betales 2 pCt. mindre for Fiskelaster i danske Skibe i Assurance end for Skibe herfra, og da Assurandørerne er britiske, turde det være et Bevis

for de danske Skibes Sødygtighed. Da de danske Skibe er blevet en Del moderniseret de sidste Tiaar og Besætningens Antal det samme, skulde det jo nærmest synes latterligt at paabebyrde disse Skibe mere Mandskab og dermed forøgede Udgifter. Saafremt disse Skibe gennem en Bemandingslov tvinges til unødvendige Udgifter, vil de sikkert om faa Aar forsvinde til Udlandet, da det kun med Held er lønnende Fart paa Newfoundland, og i Nord-Østersøfart er det helt umuligt at eksistere for disse Skibe.

Kan ovennævnte være til Vejledning for Bemandingskommissionen, er Hensigten hermed naaet.

C. Raahauge,
Fører af 3mst. Sk. »Sif«,
p. t. Belloram. Fortune Bay N. F.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 16. November 1926.

I denne Uge ventes den endelige Afgørelse paa den syv Maaneder lange Minestrike. Før i Slutningen af Maaneden eller lidt ind i December er det ikke sandsynligt, at Arbejdet er i fuldt Sving, og hvornaar Eksporten kommer i normal Gænge er endnu mere i det uviste. Nogle enkelte Baade er allerede sluttet fra England til Middelhavet for Lastning en vis Tid efter, at Arbejdet er igang, og det mangler ikke paa Tilbud, de fleste dog uden Angivelse af Rate, da Befragterne nødvendig vil indikere en for høj Rate, og venter, at Rederne skal komme med deres Forlangende. Hvorledes Ekspeditionerne vil blive, kan der paa det nuværende Tidspunkt ikke siges noget om, og det gælder derfor at forlange lidt rigeligt. Samtidig med Fragttilbud burde de engelske Befragtere tilbyde at levere Bunkers til en rimelig Pris. Det kunde maaske faa en gavnlige Indflydelse paa de kontinentale Leverandører, og tjene deres egne Interesser saavel som Skibsfartens.

Med Undtagelse af La Plata, Nord-Staterne og Middelhavet har der været et meget sløjt Fragtmarked paa det sidste. Alle Befragtere venter og haaber paa en Udvikling i deres Favør, men Rederne er ikke til Sinds at forære Tonnagen væk. Der er heller intet endnu, som berettiger til at gaa paa Akkord med Raterne. Saalænge alt er saa usikkert, Bunkers snart uopnaaelige og urimelig dyre, Ekspeditionerne problematiske, kan det umuligt lade sig gøre at sejle til Rater, som paa Papiret giver et passende Overskud, men som med lidt længere Rejse — tildels forårsaget af de slette Bunkerkul — kun dækker de allernødvendigste Udgifter. Naar Spændingen er udløst, vil det snart vise sig, om det har været berettiget at se optimistisk paa Fremtiden, og ved en forstandig Placering af Tonnagen kan Fragtmarkedet holdes paa et for Rederne tilfredsstillende Niveau.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen er decideret svagere eller har i hvert Fald været det i Ugens Løb. Det er kun mærkeligt, at Trælastfragterne nu paa Sæsonens Slutning bliver svagere i Stedet for fastere. Aarsagen ligger vel i, at en Del Baade, som havde regnet med Kul fra Østersøhavnene, tilsidst er gaaet ind for Trælast, og der skal alligevel ikke saa meget til for at trykke Markedet. Israpporterne gaar ud paa, at Vejret er mildt i Østersøen, saa Sejladsen kan maaske fortsættes længere end ventet, men hurtigt Omslag i Vejret maa der altid regnes med.

Af de seneste Afslutninger bemærkes:

725 Stds. Kotka/London 66/9d. kun battens; 725 Stds. Abo/London 68/-; 725 Stds. Kaskö/Hull 71/-; 820 Stds. Gefle/London 62/6d.; 575 Stds. Gefle/Cardiff 80/-; 700

Stds. Sydfinland/Sharpness 70/-; 570 Stds. Sydfinland/Antwerpen 55/-; 530 Stds. Sundsvall/Le Havre 58/-; 600 Stds. Sundsvall/Barcelona 170 Pesetas; 700 Stds. Danzig/Manchester 70/-.

For Props fra Sydfinland til Calais/Dunkirk noteres fra 47/6d. til 57/6d. d.b.b.; Gefle/London 60/-; Vaadmasse Söderhamn/Rouen Kr. 11.00; Söderhamn/Ridham Dock 14/- fri Losning; Danzig/London 60/-.

KUL, KOKS ETC.

Der gøres ualmindeligt lidt. Kontinentet har ikke større Mængder Kul at skulle afskibe, i alt Fald ikke til de skandinaviske Lande, og Befragterne haaber stadig paa de lavere Rater. Naar der nu forlanges op til 75/- for Bunkers er det rimeligt — for ikke at sige nødvendigt — at Fragten er derefter. Kun de virkelige presserende Ordre slutes, og dem er der ikke mange af, men desto flere Baade. Danzig-Leningrad/Cronstadt søger prompt Tonnage til ca. 12/6d. paa »Leningrad terms«, og Danzig/U.K. har taget mindre Baade til ca. 15/- 16/6d., Elben/Østkyst 8/- 10/-, Stettin/Dublin 3,600 Tonner 16/-.

MIDDELHAVET ETC.

For Lastning 1 Maaned efter Arbejdets Genoptagelse er sluttet enkelte Ladninger til Genoa à 12/6d., og London Mæglere udbyder endog Ladninger for Lastning 1 Uge efter Arbejdets Genoptagelse. Før Striken var Kulraten til Vestitalien 8/- 9/-, Merprisen for Bunkerkullene dækkes ikke med 3/6d. mere i Fragt, men i Stedet for 10/- i Gennemsnitsfragt hjemgaende før Striken faas nu nærmere 20/-, og det er her Fortjenesten skal komme ind. Fra Kontinentet faas stadig Tonnage til 10/6d. 11/- Marseille — Algier — Oran; 12/- til Vestitalien; 12/- til Port Said, og Lasterne rives væk lige saa hurtig, de kommer paa Markedet. De hjemgaende Laster har betalt helt godt, og Markedet er gennemgaende fast. Jordnødder Gambia — vanlig Range, noteres lidt lavere — ca. 32/6d. Basis, Januar Lastning, Spanien/U.K. har betalt 60/- pr. 100 cbf. for 80,000 cbf. Damper, prompt. Cette/Rotterdam 16/-; Casablanca/Holland 17/-; Sfax/Nantes 17/-; Rouen 17/6d. Alexandria/Hull er faldet til 27/-, London 29/- December, og Sortehavet er gjort til mellem 32/6—27/6d. Kontinentet, Norge &/eller Sverige 32/6d. basis i Lossehavn. Sulina & Constanza-U.K.-Gibraltar/Hamburg 31/-, Danmark 33/6d. »up river«-Kontinent 38/-, U.K. 40/-. Det er hovedsagelig græske Baade, som tager Sortehav- & Donau-Lasterne til de lavere Rater. Andre Nationers Baade forlanger, og faar gerne mere, og Befragterne er ikke utilbøjelige til at betale op, naar det kommer til Stykket.

(Fortsættes Side 776).

SKIBSTRAFIKKEN AA DANZIGS HAVN I OKTBR. MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i Oktober Maaned 1926 indgaaede Skibe var 510 med 308,476 N.R.T. mod 554 med 304,755 N.R.T. i September Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 511 med 314,214 N.R.T. mod 570 med 320,552 N.R.T. i September Maaned.

Af de i Oktober Maaned indgaaede Skibe indgik 335 Skibe med 203,498 N.R.T. i Ballast, medens 47 Skibe med 14,810 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med September Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede var 403 med 206,500 N.R.T. og af da udgaaede 392 Skibe med 201,499 N.R.T.

Godsudførslen er i omhandlede Maaned gaet noget tilbage, dels foraarsaget ved de høje Skibsfragter, dels ved Manglen paa Jernbanevogne. Udførslen bestod væsentligst af Kul ca. 350,000 Tons, Træ ca. 118,000 Tons, Korn ca. 22,000 Tons, Sukker ca. 2,250 Tons, Olie ca. 5,000 Tons, endvidere af Cement, Salt, Kød, Huder etc. Under Indførslen til Danzig maa nævnes Erts ca. 12,000 Tons, Sild ca. 3,250 Tons, desuden Ris, Olie, et Parti Bomuld, Uld etc.

Den danske Tonnage staar med 71 Skibe med 53,483 N.R.T. paa samme Højde som i September og

kommer som Nr. 3 i Rækken efter Tyskland med 194 Skibe med 95,569 N.R.T. og Sverige med 106 Skibe med 64,554 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	3	1,175
Danzig	25	9,263
Danmark	71	53,483
Tyskland	194	95,569
England	26	25,508
Finland	9	5,479
Frankrig	9	9,610
Grækenland	6	—
Holland	6	1,939
Leland	10	9,326
Lithauen	1	437
Norge	47	29,512
Polen	1	426
Rusland	2	2,195
Sverige	106	64,554

Passagertrafikken til København, London og Hull var betydelig, medens den direkte Passagertrafik til New York staar paa samme Højde som forrige Maaned.

KULSTATION FOR UDENLANDSKE DAMPERE I LENINGRAD

Til Brug for udenlandske Dampere i den kommende Isperiode vil der i Leningrads Havn blive oprettet et Bunkerdepot med en Beholdning paa 300,000 Pud Kul. (Et Pud = 16.38 kg).

UDFØRSLER AF POLSKE KUL

Transitten af polske Kul over Riga til England er i den senere Tid steget meget betydeligt. Der ankommer i Øjeblikket daglig gennemsnitligt 70 Jernbanevognladninger Kul til Riga fra Polen for derefter at blive afskibede til England. I Løbet af Oktober Maaned er der i Riga bleven omladet 3,300 Vognladninger polske Kul.

PLANERNE OM ET POLSK SKIBSFARTSSELSKAB

Landraugsbanken har overfor den polske Regering Lpaataget sig Gennemførelsen af et polsk Skibsfartsselskab, saafremt Regeringen vil yde Selskabet en Subvention af mindst en Million Papirzloty aarlig, men hidtil har Banken ikke faaet Tilsagn herom. Aktiekapitalen skal andrage 10 Millioner Papirzloty. Det paatænkte Selskab skulde oprette følgende Linier: En regelmæssig Fart mellem Danzig, Gdynia og Middelhavshavnene. De Skibe, der skal sejle paa denne Rute, skal ligeledes regelmæssigt anløbe tyske, hollandske, belgiske, franske, spanske og italienske Havne samt to Linjer, der skal sætte Danzig og Gdynia i Forbindelse med engelske Havne og med Riga, Reval, Helsingfors, Stockholm, Göteborg og København.

(Fortsat fra Side 775)

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulraterne følger de daglige Forandringer i Strik-situationen men for prompt Lastning har det hidtil været muligt at holde Markedet. Range/Manchester har betalt 36/-, Vestitalien Doll. 8.25, Gibraltar 30/-. December Afslutninger ligger omkring 25/- 22/6d., Januar 20/- 18/- og Februar 17/-; Montreal faar en Baad i Ny og Næ, U.K. 8/3d.—8/6d., Middelhavet 36 Cents og Antwerpen/Rotterdam 30 Cents/32 Cents. West St. John har betalt noget lignende. I Vinterens Løb maa der blive en større Korneksport fra Atlanterhavshavnene, ligesom Cuba og Gulfen skal bruge en stor Flaade til deres forskellige Eksportvarer, saa noget at sejle med bliver der, selv naar Kuleksporten hører op. Pitchpine Gulfen/Sydafrika er betalt med 200/-, Svovl Treeport p.p.-Kontinent Doll. 11.00. Oliekager til danske Havne, November/December Lastning, noteres mellem 8.00 og 10.00 Dollars. Alle vestgaaende Laster, Cement, Kainit etc., betaler daarligt, og Tramptonnage kan vanskelig konkurrere med Linie-Baadene. Fra Vancouver er Befragternes Ide 45/- 46/3d., Novbr./Decbr.

SYDAMERIKA

Kuleksporten fra Rotterdam er praktisk talt indstillet for Tiden. For Januar Lastning er akcepteret 16/3d., Wales/Montevideo indikerer 17/- for Lastning 1 Maaned efter Strikens Ophør. Fra Staterne er en Del Baade paa Vej syd over, og flere er sluttet, men bare

et Par Ugers Standsning i Eksporten fra denne Side maa bevirke en endnu større Mangel paa Tonnage for hjemgaaende, og Raterne for Januar og senere maa komme højere op. En eller 2 prompte Baade har faaet en Rekord-Rate af 55/-. December er gjort fra 48/- ned til 40/-, Januar 35/-, og Februar/Marts 30/- 28/9d. Et vist Tilbud af ballastgaaende Baade vil kunne bremse en videre Opgang, men Bunkerspørgsmaalet sætter forhaabentlig en Stopper for en større Tilgang. Et af de største danske Tramp-Rederier har faaet 1/6 ekstra for hver Havn paa Ladninger fra La Plata, og det maa haabes at Rederne vil staa fast paa at faa denne ekstra Betaling for Anløb af flere Havne.

Efter en længere Stilstand er der sluttet to Baade for Salpeter fra Chile til Galveston/Boston range til 6½ Dollars for Januar og 6.00 for Februar. Det er ikke overvældende godt.

ØSTEN

Alle Markeder er rolige. Australien indikerer fremdeles 50/- Decbr./Januar, Kohsichang-6 Havne Cuba er sluttet til 47/6d.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart er betalt helt gode Rater over 6/12 Maaneder. 3,000 Tonnere har faaet Doll. 1.80 à Doll. 2.10 for Levering Decbr./Januar. Store Baade for »world trade« er efterspurgt og for europæisk Fart circulareres — specielt for engelsk Regning — mange Ordre, men Raterne er just ikke fristende.

AMERIKANSKE FINANSPROBLEMER

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Naar man læser de amerikanske Blade, faar man et levende Indtryk af den Interesse, som man viser Høsten, og man er i alle finansielle Krise spændt paa, hvordan Afsætningsmulighederne vil blive. Bliver der Rekordhøst, vil den yderligere paavirke den økonomiske Situation i hele Landet; de i Forvejen meget lave Priser vil blive presset om muligt endnu længere ned, og man kan ikke undre sig over, at det foruroliger Befolkningen, at Bomuld nu sælges under Produktionsomkostningerne. Viser det sig at være rigtigt, at Høsten bliver paa sytten Millioner Baller, hvad der er Rekord over alle tidligere Rekorder, vil Priserne uden Tvivl blive endnu mindre. Det eneste, der kunde hjælpe Prisen lidt i Vejret, var det Faktum, at Høsten kom to Maaneder for sent. Det havde været for koldt og regnet for meget. Dog vil dette jo ikke kunne faa nogen varig Betydning. Skal Bomuldsdyrkerne have noget ud af det, er det aldeles nødvendigt at de, saadan som Lokalbankerne har tilraadet det, indskrænker det dyrkede Areal meget betydeligt. Et saadant Middel vil vise sig at være virksomt, især hvis Regeringen gaar med til at forøge Krediterne til Landbrugerne. De vil da staa stærkt, og der er ingen Mulighed mere for, at Markedet bliver saa oversvømmet, som Tilfældet er nu.

*

Er der Tale om Bomuld og Bomuldshøst, spiller Bankerne altid en meget stor Rolle, og de har ogsaa gjort det i Aar. De store Vanskeligheder, Bomuldsdyrkerne har kæmpet mod, er blevet imødegaaet af Bankinstitutterne i Sydstatene, og de har i Aar været langt bedre stillet end i 1921, da Situationen i mange Henseender var værre end i Aar. De har stimuleret den store Reserve af ubrugt Købekraft, og de har holdt den usunde Spekulation i Tømme. At der ved Bankernes Hjælp er undgaaet flere store Ulykker — som man kender altfor godt fra tidligere Aar — er der ingen Tvivl om. Man kan jo blot følge New York Børsen og se, hvor uendelig ubevægelig den har været i Aar. De store Sammenbrud har ikke fundet Sted, ja har end ikke truet.

Trods den Forbedring, der har vist sig i Salgsmarkedets Moral, er der dog intet, der taler for, at det nuværende Krav om videnskabelig Kontrol med Salget af Høsten kun er en forbigaaende Episode. Overalt i Amerika er man træt af denne evindelige Veksling mellem Mangel og Overflod paa Bomuld, og man vil nu se at undgaa den. At man derved krydser nogle Spekulanter gør ingenting. Som Forholdene hidtil har været, er Dyrkerne og Køberne udsatte for de pinligste Overraskelser, og Konsumenten kommer altid til at betale for de bitre Erfaringer, de andre gør. At det skaber den dybeste Utilfredshed er givet, og flere og flere slutter derfor op om Kravet om Kontrol over Markedet.

Det lyder ganske tiltalende, men man maa ikke glemme, at der er mange Farer, som lurar paa denne Kontrol; det er ikke Principet det er galt med, men Vanskeligheden kommer, saa snart Regeringen skal til at føre sine Love ud i Praksis. Eksempler paa de Hindringer, der vil melde sig, har man nok af. Man kan blot undersøge den Kontrolplan, der var den første i

sin Art, og som blev vedtaget af Kongresserne i Memphis. Det vedtoges at 4,000,000 Baller skulde føres bort fra Markedet og overlades til de eksisterende statslige Kooperationsforetagender, der skal beholde dem i to Aar, hvis ikke Priserne retfærdiggør tidligere Salg. Bankforeningerne skal have Ret til at vælge ti Repræsentanter i hver Stat, og de skal bistaa Salgsforeningernes Direktører, naar der skal tages Beslutning om at sælge al den Bomuld, som Poolen har. Federal Reserve-Systemets Jordbrugsbanker har tilbudt Krediter paa 400 Millioner Dollars for at give Foreningerne Mulighed for at udbetale Farmerne et Forskud paa 65 a 75 pCt. af den nuværende Markedsværdi. Denne Plan vil uden Tvivl blive aldeles epokegørende og man gør klogt i fra Skibsfartens Side at følge den med Opmærksomhed, fordi der er al Sandsynlighed for, at den bliver Aarsagen til lignende Forsøg paa Hvede- og Majsmarkedets Omraade. Hvis man kalder den ny Bevægelse en Revolution af de nuværende Markedsforhold, er dette Udtryk slet ikke for stærkt.

*

Et andet vigtigt Spørgsmaal er Afbetalingsystemet, der for Tiden beskæftiger den amerikanske Højfinans. Alle ved, at Afbetalingerne indenfor U.S.A.s Grænser er kæmpemæssige. Det betyder en delvis økonomisk Nyorientering. Før Krigen var det ikke populært at gøre Forretning paa Afbetaling, under Krigen kneb man Øjnene til, og først nu er det blevet Vane. Systemet har sine svage Sider, og det er først og fremmest usundt i Principet. Saa længe de gode Konjunkturer varer, er alt godt, men saa snart Omslaget kommer, viser Farerne sig, og de indvirker baade paa Køber og Sælger. Hvor indgribende hele Spørgsmaalet er, faar man et Indtryk af ved at læse Forhandlingerne fra det store Bankmøde i Los Angeles. Bankforeningens Eksekutivkomite udtalte som sin Mening, »at Folk ikke burde opmuntres til Afbetalingskøb, der var større, end at de uden Vanskelighed kunde betales tilbage i daarlige Tider.« Det er særlig Luksussalget den amerikanske Bankverden vil ramme. Sidste Aar var Afbetalingsalget godt seks Milliarder Dollars, og man mener — næppe med urette — at der er en meget stor Del af dette Beløb, som er anvendt til ganske uproductive Formaal. Hvis der indtræder en Depression, vil hele Afbetalingsystemet berede Vanskeligheder, man ikke har kendt i Europa, og Amerika vil staa Ansigt til Ansigt med en ny økonomisk Tid, der vil være fuld af de bitreste Overraskelser.

Bankforeningens Udtalelse er blevet modtaget med Glæde af den amerikanske Almenhed, og man har Grund til at tro, at den ikke vil vende det døve Øre til. Det har jo altid vist sig, at Amerikaneren kan spare, ligesaavel som han kan give Penge ud, naar Tiderne bedrer sig. At man nu søger at bekæmpe Afbetalingsystemet med alle Midler, er kun klogt. Man imødegaaer derved en Fristelse, som er meget stor for stadig voksende Befolkningslag. Og kommer der Nedgangstider, vil den blive skæbnesvanger.

Det er Følelsen af Usikkerhed, som nu har faaet Bankerne til at rebe Sejl og sætte alle Kræfter ind paa at gennemføre en streng økonomisk Politik.

Johannes Lehmann.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 10 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	16,605	23,897,992	11,906	17,545,746
1925	11,558	16,981,151	9,270	13,894,416
Forskul	+5,047	+6,916,841	+2,636	+3,651,331

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	12,071	14,444,864	9,507	16,006,670
1925	11,166	14,046,337	8,269	14,142,177
Forskul	+905	+398,527	+1,238	+1,864,493

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

JØRGEN L. FISKE
(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOINA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 • Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN • ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi • Skibsbefragtning • Klarering
Spedition • Haveriagentur • Assurance.

Telefon 57 & 1262 • Statstelefon No. 8 • Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KOLDING

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER

SWORN SHIPBROKER

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING • KLARERING • SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Solgt dansk Damper.

Det dansk-franske Dampskibsselskab har solgt Damperen »Kurland« til Rederiet *Carl Bornhofen* i Hamborg for ca. 350,000 Kr. »Kurland«, der er paa Rejse fra Afrika til Rotterdam, er bygget i 1919 i Holland og er paa 1,331 Brutto Register Tons.

„Dronning Dagmar“ bjærges.

Motorskibet »Dronning Dagmar« af København, der den 7. November Syd for Drogdens Fyrskib blev oversejlet af den svenske Statsfærge »Dronning Viktoria«, vil nu blive bjærget. Den svenske Lodsstyrelse har nemlig overdraget Svitzers Bjærgningsentreprise at fjerne Vraget, der ligger paa svensk Søterritorium. Bjærgningsdamperen »Gejr« gik forleden Morgen ned til Kollisionsstedet, hvor den straks har paabegyndt Arbejdet. Ladningen, der bestaar af Cement, bjærges af Dykkere og opløses i »Gejr«, der saa sejler ud i dybt Farvand, hvor man kaster Cement-Tønderne over Bord, idet de nu er ganske uanvendelige og værdiløse.

Selve Skibet vil derefter blive hævet og bragt til København.

Thurø-Skonnert kolliderer med ukendt Damper.

Dansk tremastet Skonnert »Flora«, hjemmehørende paa Thurø, har Tirsdag Nat i Nærheden af Skagen haft en alvorlig Kollision med et ukendt Dampskib. »Flora«s Besætning bemærkede ved 2-Tiden en Damper, der forsøgte at komme foran Sejlskibet. Forsøget mislykkedes, og »Flora«s Klyverbom brækkede, idet den væltede Skorstenen. Sammenstødet gik saa hurtigt, at man ikke fik observeret hverken Navn eller Nationalitet paa Damperen. Ved en hurtig Undersøgelse viste det sig dog, at Skibet var tæt, men alle Forgrejere var raseret. Man forsøgte ved Nødblus at kalde Damperen hen til Skonnerten, men den ønskede ikke Nødsignalerne.

Da Skibet ikke kunde fortsætte sin Sejlads, maatte man søge ind til Aalbækbugten, hvor Mandskabet i Løbet af den paafølgende Dag fik udbedret Skaden.

»Flora« er paa Vej fra London til Sundwall, hvor den skal hente endnu en Ladning Træ, forinden Isen lukker Farvandet deroppe, og medens de høje Fragter endnu holder sig.

Den tilhører nogle Beboere paa Thurø, og Kaptajn L. Rasmussen, Thurø, er korresponderende Reder.

POSITIONSLISTE PR. 15. NOVEMBER 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Danzig 13.11.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Königsberg 20.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Takao 14.11.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Sharpness 31.10.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Neufahrwasser 13.11.
s.s. *Alfred Hage*, pass. Sagres 13.11.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 9.11.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 12.11.
s.s. *Anna*, pass. Schiedam 15.11.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. San Francisco 2.11. til Christobal.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Pensacola 27.10.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Honolulu 12.11.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 6.11. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. København 11.11.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Gulfport 13.11. til Houston.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Singapore 13.11. til Suez.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Bollsta 12.11.
s.s. *Astoria*, Beldring, ank. Olympia Wash. 9.11.
s.s. *Astrid*, Bjarke, pass. Holtenau 13.11. p. R. t. Ryövälliniami.
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Las Palmas 7.11. p. R. t. Fremantle.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Hamburg 13.11.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Kbhvn. 13.11. til Hudiksvall.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Mariager og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

SKIBS

PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eft., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forbyringsagent).

s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Björkö 15.11.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Raumo 12.11.
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Danzig 13.11. til Hangö.
s.s. *Bodil*, pass. Flamboroughead 15.11.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 13.11.
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Clarke City 6.11.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Königsberg 24.10.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. København 11.11.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Rotterdam 12.11.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. New York 8.11.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Leningrad 13.11.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 15.10.
s.s. *Britta*, afg. Kotka 15.11.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Ceuta 14.11. til Melilla.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Rotterdam 26.10. til Hampton Roads.
s.s. *Børglum*, Jensen, afg. London 14.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenk, afg. Santos 13.11. til København.
s.s. *Carmen*, ank. Sunderland 10.11.
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Valencia 11.11.
m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. San Pedro 10.11.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Santos 6.11.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Rufisque 9.11.
s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Kielerkanal 15.-16.11. p. R. t. Herräng.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Brunbåttel 14.11.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, pass. Kbhvn. 15.11. p. R. t. Middlebrough.
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Bremerhaven 13.11. til London.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Bergen 14.11.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New Orleans 31.10. til København.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. København 13.11.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk Va. 10.11.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Kenitra 14.11.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 14.11. til Königsberg.
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Ushant 14.11.
s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. Antwerpen 9.11. til Huelva.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Christianssand 12.11. til Antwerpen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
16. November 1926.

London	18,20	Madrid	57,10
New York	376,00	Amsterdam	150,50
Berlin	89,20	Stockholm	100,25
Paris	12,75	Oslo	94,50
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,47
Zürich	72,55	Prag	11,15
Rom	15,50	Wien	53,05

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ODENSE

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

SKIVE

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmøllid"

Amaliegade 38

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

NØRRESUNDBY

VEJLE

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS
HELSINGFORS**

A/S DAMPKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SEJL · FLAG · KOMPASSER**WEILBACH**

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa

Pladsen.

NIELS KONGSBÅK · TELEFON: 3760

Owners' & Captains' CodeBør findes paa enhver
Reders Skrivebord og
i enhver Skibsførers
Kahyt.

Pris £ 0-13-0 portofri

Udgiver:

Nautisk Forlag A/S

29, A, Amaliegade,
København.

HELSINGFORS

KØBENHAVN

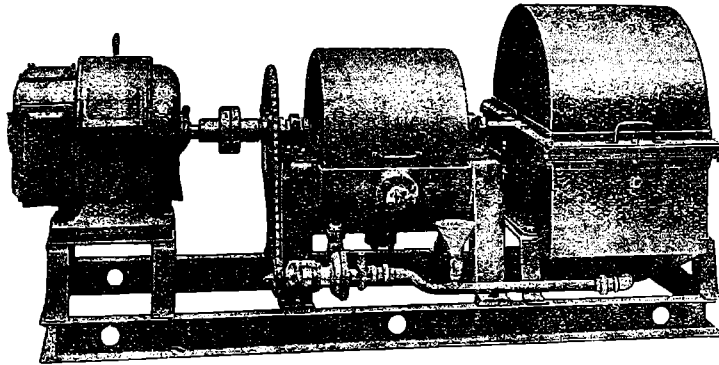
ODENSE

RANDERS

NR. SUNDØY

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/s ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 19.10.
s.s. *Ella*, Ankersen, oplgt.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 12.11.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Riga 13.11.
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. West Hartlepool 13.11. til Trångsund; pass. Kielerkanalen 15.11.
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Leningrad 13.11.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Sikeå 10.11. til Great Yarmouth.
s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Sables d'Olonne 12.11. til Walkom.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Triguir 8.11.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Casablanca 15.11.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Trångsund 11.11.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Wiborg 14.11.
s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 14.11.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Suez 12.11. til Colombo.
s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Brunsbüttel 12.11. p. R. t. Calais.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Hamburg 13.11.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. København 27.10. til Montreal.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Emden 11.11.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New Orleans 11.11.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 5.11.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Musel 3.11.
s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Stettin 15.11.
s.s. *Frigga*, Sørensen, afg. London 13.11. til København.
s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Oslo 14.11.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. København 13.11.
s.s. *Gerda*, ank. Björkö 11.11.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Boston 11.11. til Philadelphia.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Emden 13.11.
s.s. *Gunver*, ank. Rotterdam 12.11.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. København 14.11. til Danzig.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Ørnsköldsvik 14.11.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Bremen 15.11.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 27.10.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. London 12.11.
s.s. *Harald*, Petersen, ank. London 12.11.
s.s. *Harriet*, afg. Bordeaux 9.11.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, henligger i København som Reserveskib for Exporten.
s.s. *Helene*, ank. Bordeaux 14.11.
s.s. *Helga*, ank. København 9.11.

s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Kbhvn. 12.11. til New York.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Thems 12.11.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 10.11.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejde, afg. Aalborg 15.11. til Nakskov.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Hook of Holland 13.11. til Calais.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Buenos Aires 6.11.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Trångsund 15.11.
s.s. *Inger*, ank. Bilbao 10.11.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Bremerhaven 31.10.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. København 7.11.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
s.s. *Jan*, Jerne, pass. Brunsbüttel 16.11. p. R. t. Makslahti.
m.s. *Java*, Topp, ank. Rotterdam 5.10.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Hook of Holland 11.11.
s.s. *Jenny*, pass. Lydd 15.11.
s.s. *Johanne*, pass. Cuxhaven 4.11.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Belfast 10.11.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Philadelphia 4.11.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Avonmouth 7.11.
m.s. *Jyllandia*, ank. Nakskov 7.11.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Danzig 13.11.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Antwerpen 14.11. til Brunsbüttel.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Aberdeen 15.11. til Rotterdam.
s.s. *Karla*, afg. Nantes 14.11.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Raumo 12.11. til Calais.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. København 14.11.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Kobe 9.11.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Fredrikshavn 11.11.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. London 12.11.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Baltimore 7.11.
m.s. *København*, Christensen, pass. Kap det gode Haab 10.11. p. R. t. Australien.

L

s.s. *Lifland*, Rasmussen, pass. København 14.11.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Cape Wrath 12.11.
s.s. *Lillian*, ank. Helsingfors 12.11.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstation.

STETTIN

KARL BRESEMANN

STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN

Telegram Adr. "BREMKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOS

SKIBSMÆGLER, BEFRAGNING OG ASSURANCE

STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

ROTTERDAM

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe

DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)

Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

DANZIG

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

ANTWERPEN

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,
Amallegade 29 B København Telf. Central 1504

ROTTERDAM

STEVEDORING COMPANY**GYLSEN**

SOCIÉTÉ ANONYME

ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

MONTREAL

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Star« · »Robert L. Cooke« · »Huttons« · »Stags«

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

SUNDERLAND

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

BRISTOL

JAMES & HODDERBRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entreprenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

CARDIFFMounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

MIDDLES-
BROUGH

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods, britisk og udenlandsk.

Overdrag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Bæretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT
MON**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.

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningens Skuld

Danske Sejlskibsredereis Protection Club

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

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.**GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *London*, Caspersen, afg. Hull 10.11. til Wiborg.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 13.11. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 13.11. til Havre.
s.s. *Maine*, Andersen, ank. København 10.11.
s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Suez 11.11. til Aden.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Rouen 8.11.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Harbourg 11.11.
s.s. *Margrethe*, Rindby, ank. Nordenham 6.11.
s.s. *Marie*, ank. Valencia 15.11.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Rouen 12.11.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Hamburg 9.11.
m.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Lissabon 9.11. til København.
s.s. *Mexico*, Eggers, ank. Aarhus 14.11.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Danzig 12.11.
s.s. *Minsk*, Ejense, ank. Genua 14.11.
s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *Nancy*, ank. Grangemouth 4.11.
s.s. *Natal*, Madsen, afg. Perim 3.11.
s.s. *Nautik*, ank. Hull 14.11.
s.s. *Neptun*, afg. Casablanca 10.11.
s.s. *Nerma*, afg. Raumo 11.11.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Rio de Janeiro 30.10. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
s.s. *Nies Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, ank. Kotka 14.11.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Kielerkanalen 13.11. p. R. t. St. Servan.
s.s. *Nordsøen*, ank. Rotterdam 10.11.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Holtenau 13.11.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Zaandam 10.11.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 25.10. til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Hull 11.11. til Charleston.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 10.11.

P

m.s. *Panama*, Hjernum, ank. San Francisco 12.11.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Newcastle N.S.W. 15.11.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Korsør 13.11.
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. København 14.11.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leningrad 30.10.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rut.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Hook of Holland 14.11.

R

s.s. *Randi*, afg. Ørnskiöldsvik 12.11.
s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Durban 8.11.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Leningrad 2.11.
s.s. *Romø*, Olesen, pass. Holtenau 12.11. p. R. t. Brandøhamn.
s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Danzig 5.11.
s.s. *Rota*, Rivol, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Leningrad 12.11. til København.
s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. København 13.11. til New York.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Havre 15.11. til Dunkirk.

m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Suez 14.11.
m.s. *Siam*, Heindorn, afg. København 12.11. til Mo.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 12.11.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Maryport 1.11.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Sandvik 12.11.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Antwerpen 11.11.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. København 11.11.
s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Danzig 14.11.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Randers 14.11.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Bremen 8.11.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Kotka 14.11.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 6.11.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Aalborg 8.11.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Prawle 12.11.
s.s. *Stella*, pass. Brunsbüttelkoog 12.11.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Bremen 9.11. til Montreal.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 8.11. til Manchester.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Gefle 10.11.
s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. London 31.10.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Rotterdam 10.11.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk 7.11.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarneborg*, Hansen, pass. Dungeness 13.11.
s.s. *Taarneholm*, Jørgensen, afg. Stettin 15.11. til Kbhvn.
s.s. *Taasinge*, oplagt.
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver B.C. 14.11.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 11.11. til Pensacola.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 11.11. til Bordeaux.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, afg. Kbhvn. 13.11. til London.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 13.11. til København.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hamburg 10.11.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Trångsund 11.11.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Palermo 12.11. til Tarragona.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Amsterdam 7.11.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 13.11.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 15.11. til Kbhvn.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Portland 6.11.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Ziguinchar 6.11.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Kotka 8.-9.11.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 10.11.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Hook of Holland 14.11.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Cabimas Venez 2.11.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Kbhvn. 31.10. til Hampton Roads f. O.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), ank. Vejle 12.11.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Hernøsand 14.11.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Bremerhaven 11.11.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Cuxhaven 4.11.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Havre 14.11.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Aalborg 14.11.

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
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K
Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMÆDIE · JERN- & 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 T.

En » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

Telegr. Adr.: Befrachtung

Telefoner: 1466 · 7775

Befrachtungs-Gesellschaft

m. b. H.

SKIBSMÆGLERE

Münchengasse 4-6

DANZIG

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON»
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.....	} Lamberte
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

Owners' & Captains' Code

bør findes paa enhver Reders Skrivebord og i enhver Skibsførers Kahyt.

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:
NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

Carlsberg

Export Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.

Pryder et festdækket Bord.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE

D.D.P.A.
* * *
VAREMÆRKE

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

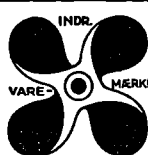
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885 · 6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE



Brug

Holzapfels

Patent Farver

TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR.-ADR. HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGSFORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS Forsikrings ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS- OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af PENSIONS Forsikring

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af henved 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: Hamdresche

Aalborg

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 30.144.468

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 · Tøftlund · Tønder · Varde · Viborg

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 48

FREDAG · 26. NOVEMBER 1926

33 · AARG

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

MIRAKEL ELLER SUND SANS

Der er fra forskellig Side harcelleret over *Ove Rodes* Forslag om en Samlingsregering. Det forekommer os, at alle gode Kræfter, eller skal vi sige alle borgerlige Elementer meget vel maa kunne enes om at samles enten om et System eller en Mand, der kan føre os ud af det nuværende politiske Morads. Maaske er det ikke netop det, *Ove Rode* har tænkt sig med en Samlingsregering, men det er det, Landets Borgere og dets Erhverv i saa høj Grad trænger til. Man har sagt til Forfatteren af disse Linier, at det vilde være et Mirakel, hvis noget saadant skete. Hvorfor et Mirakel? Er det da et Mirakel, naar Borgere handler i Overensstemmelse med sund Sans. Det eneste Mirakel ved sund Sans er den glædelige Kendsgerning, at det er den eneste Ting, som ingen beklager sig over at have faaet for lidt af. Allerede *Gladstone* gjorde den Iagttagelse, og til Trods for Understøttelsessystem og Kræven-mere paa næsten alle andre Omraader, hersker der ogsaa i vore Dage og i alle Lag almindelig Tilfredshed paa dette specielle Felt.

Desuden, Miraklet er sket, eller, som vi foretrækker at udtrykke det, sund Sans har bevæget en gammel, haardkogt Politiker til at kræve Samling af Nationens borgerlige Partier til Kamp imod den socialdemokratiske *Ødelæggelse* af Nationen. Det er *Dr. Fraenkel*, vi tænker paa. Han er naaet til den Alder, hvor det personlige Motiv, Penge, Ærgerrighed, Forfængelighed eller Magtsyge overhovedet ingen Rolle spiller mere. Alt det er blegnet mod det ene: hans Lands Velfærd — den Tanke, der burde besjæle os alle.

Stod han ikke op, den gamle Politiker, efter at have lyttet til *Madsen-Mygdal's* Tale i Sønderjylland og sagde de mandige Ord til og om en politisk Modstander: »Jeg har hørt en Høvding tale. Lad os skare os om ham.«

Vi trænger til en Høvding. Og i *Madsen-Mygdal* bor Høvdinge-Egenskaber. Det er en Mand, som alle vi Erhvervsfolk, hvad enten vi tænker liberalt eller konservativt eller for den Sags Skyld radikalt, kan samles om. I hans Hænder lægger vi trygt vort Lands og vor egen Skæbne. Han vil i alt Fald det rigtige, og hvor der er en Vilje, findes ogsaa en Vej, som Englænderne siger — en Vej ud af det økonomiske Morads, som vore Politikere har skabt.

Noget, maaske meget af en Puritaner, med jævne for ikke at sige spartanske Livsvaner, men med store Krav til egen Ydeevne, en helstøbt Natur, dansk i Ordets bedste Forstand og behagelig fri for politisk Pose, saadan er den ny Fører af dansk Erhvervspolitik. Overalt paa Land som i By fylker Folk sig om ham. Han indgyder Tillid. Hans er ikke de store Fagter eller fede Valgløfter. Han vil bringe den sobre Hverdag ind i dansk Politik. Længe nok har vore Politikere skaltet og valtlet med vore Penge. Han vil sørge for, at ikke en Øre mere end nødvendig anvendes i Stats-

husholdningen. Han gaar til Valg paa det sundeste Program: Lavere Udgifter og fri Handel. Ingen Fløjtoner eller Godtkøbspopularitet vil lokke ham ud i Toldbeskyttelsens golde Ørken eller sociale Loves Hængedynd. Og her er for en Gangs Skyld en Mand, som vil kræve Ejendomsretten respekteret og arbejde for, at enhver faar det fulde Udbytte af sit Arbejde.

Det er paa Tide, at vi faar et Systemskifte. Vort Land forbløder under det nuværende Misregimente. Der lægges altfor store Byrder paa Landets bedste Sønner. Det er jo i Virkeligheden saa, at Kapitalopsparing umuliggøres. Fortsættes det nuværende Regimente, maa vi gøre os det klart, at vi tvinger den lille værdiskabende Del af vort Samfund bort — for dygtige Mænd er der Brug allevegne, og ude i Verden benyttes de ikke til at bære de uduelige paa Ryggen som herhjemme. Det er selvfølgelig svært yndigt at læse i hele den udenlandske Presse, at Danmark er Landet, hvor den sociale Forsorg staar højest, men det er ikke saa yndigt, at den sociale Forsorg krøbler og handicapper os i Konkurrencen paa de aabne Markeder. Og det er selvfølgelig pinende haabløst, at Landets største Velgørere, Storkøbmænd, som tilfører Landet umaadelige Værdier, til Ære for denne sociale Forsorg beskattes saa højt, at Skatten er endnu højere end deres meget store Indtægter. Det er den Type, som det har Værdi for Landet at beskytte, og den udplyndres paa det grusomste til Fordel for andre Folks Mødre, Fædre og Børn. Sammenlign denne tilbagetrukne, samfundsgavnige Type med en brovtende Demagog og Samfundssnylter som Forfatteren *Andersen-Nexø*. Han lever i Udlandet af de Penge, som det danske Borgerskab betaler for hans Bøger, betaler altsaa ikke Skat til det Land, hvis Penge han tager, og som han ubarmhertigt hudfletter, fordi det ikke er vaagent nok til at omfavne de socialistiske Teorier. Derimod overlader han grandioست det Land, han snyder for Skat, at betale Understøttelse til hans gamle Mor.

Er det vanskeligt at vælge, hvem man foretrækker af disse to Typer? Nej. Men saa er det heller ikke vanskeligt at vide, hvem man skal vælge til at føre vort Land ud af Uføret.

ENGELSK KUL TRIMMING TARIF

I flere Aar har saavel engelske som udenlandske Rederorganisationer arbejdet paa at faa »National Coal Trimming Tarif af 1920« ændret og Taksterne nedsatte; disse Bestræbelser har indtil for nylig stødt paa haardnakket Modstand fra »Coal Trimmers Union«, der afviste Tanken om Ændringer og Nedsættelse af Taksterne. Da International Shipping Federation ikke paa Redernes Vegne kunde komme til en Forstaaelse med Unionen, blev der meddelt denne, at en Række af Federationen foreslaaede Ændringer vilde blive indført fra og med 16. Aug. d. A. Formentlig har »The Transport & General Workers

Union« frygtet for, at dette Skridt vilde medføre en Splittelse indenfor Unionen, i hvert Fald førte dette til, at Unionen meddelte Shipping Federation, at den nu var villig til at genoptage Underhandlinger og henvise Spørgsmaalet til en af Arbejdsministeriet udnævnt Undersøgelseskommission, hvis Enighed ikke opnaaedes. Resultatet af de nye Forhandlinger blev, at Spørgsmaalet henvistes til en saadan Kommission, der den 11. ds. har afgivet en Henstilling om Ændringer, som er tiltraadt af Shipping Federation og anbefalet af Arbejdernes Repræsentanter i Kommissionen. De vigtigste Ændringer i Forslaget er Ophævelsen af Par. 26, der medfører, at Skibe, byggede før August 1920, efter Regler for »easy trimmers«, men hidtil ikke klassificeret som saadan, i Modsætning til, hvad der tidligere var Tilfældet, nu vil komme til at nyde godt af de Fordele, som er tilstaaet Skibe af denne Klasse. Endvidere er Trimming Taksten for Koks delt saaledes, at Gaskoks udskilles fra andre Sorter og ansættes til en lavere Sats, og endelig foreslaas det hidtil gældende Fradrag af $33\frac{1}{3}$ pCt. for samtlige Takster forhøjet med $6\frac{2}{3}$ pCt., saaledes at det samlede Fradrag andrager 40 pCt., hvorved de nye Takster bliver 60 pCt. af de i Tarifen for 1920 fastsatte.

I Tilfælde af, at begge Parter tiltræder Forslaget, vil dette træde i Kraft, saa snart Eksporten af Kul fra England genoptages.

SKANDINAVISK SAMARBEJDE

Svenske Portrætter hedder en fortrinlig lille Bog af Cand. polit. Johannes Lehmann, som Pios Boghandel i Dag udsender.

Mange Rejser og langvarige Ophold i Sverige har givet Hr. Lehmann et fortrinligt Kendskab til Sverige og det svenske Folk. I sin Bog giver han os nogle særdeles interessante Karakterskildringer af de Mænd, der er førende i Sveriges aandelige og politiske Liv, og som har vist Danmark og Samarbejdet med os en Forstaaelse, der har evnet at omsætte i Handling til gensidig Gavn for to beslægtede Nationer med mange fælles Interesser.

Svenske Portrætter indleder, som naturligt er, med en appreciativ Vurdering af Sveriges nuværende Monark, Kong Gustaf V, hvis taktfulde Initiativ har været en af de store Faktorer i den mægtige Udvikling, som Sverige har gennemlevet under hans Regime. Ogsaa i det skandinaviske Samarbejdes Renaissance har Svenske Majestæten været primus motor. Det var saaledes Kong Gustaf, der blev Fader til Kongemøderne, og det var hans Aand, der førte dem igennem, saaledes, at de nu danner de smukkeste Blade i Samarbejdets Annaler fra de Dage, da Krigen rasede udenfor vor Dør. Det var hans Personlighed, hævder Forfatteren, der fik al Mistvivl til at vige, og det var ham, der i en mørk Tid lagde Grundstenen til den virkelige Skandinavisme. Vi er ikke uenige med Forfatteren i denne Opfattelse, dog forekommer det os opportunt ogsaa at fremhæve, at Samarbejdets Tanke saa sandelig ikke mødtes med Mistvivl paa denne Side af Sundet — naar hine Dages Historie engang kan offentliggøres, vil det vise sig, at den gode og uselviske Indsats, som vor Konge og de bedste her i Landet ydede i denne Sag, var af vital Betydning for dens praktiske Gennemførelse.

De andre Portrætter omfatter en kraftig trukket Radering af Ivan Bratt, den geniale Socialpolitiker og det omdebatterede *Systemet's* Fader. Ogsaa et smukt tegnet Billede af Hjalmar Hammarskjöld, Sveriges store Lærde og Statsmand, som kun optraadte paa den parlamentariske Arena, naar Sagkundskaben krævede hans specielle Indsigt. Sven Hedin har naturligvis sin egen Niche i Lehmanns Bog; han følges af sin diametrale Modsætning, Carl Lindhagen, Idealisten og Humanisten. Ikke mindst interessant er de Sider, For-

fatteren vier Arvid Lindman, den store svenske Patriot og dygtige politiske Organisator.

Forfatterens Portræt af Ærkebiskop Nathan Söderblom, »siden Luther den ypperste Begavelse og Fører i Lutherdommen«, er maaske Bogens vægtigste Bidrag, hvilket ikke være sagt til Forklejnelse af hans noget løsere, men mere maleriske Skitse af Knut Wallenberg, hvis Indsats under Krigen blev af saa stor Betydning for Sverige og det øvrige Norden.

Her i Danmark kender vi fortvivlende lidt til svenske Forhold og svenske Personligheder. Sverige og svenske Forhold bedømmes idag her i Danmark ud fra Cliché-Indtryk, som maaske havde nogen Virkelighedspræg for 30 Aar siden, men som i Dag er en fuldstændig Karrikatur-Opfattelse. Resultaterne af Sveriges Udvikling efter Unionskrisen, og maaske som Følge af Unionskrisen, kender kun faa, og dog har vi saa uendeligt meget at lære af vore Dages Sverige. Her ligger et stort og næsten uopdyrket Arbejdsfelt — et Arbejdsfelt, det er paatrængende nødvendigt at faa kultiveret, baade nationalt-egoistisk set og ud fra det skandinaviske Samarbejdes Synspunkt. Vi haaber, at Hr. Lehmann vil forfølge den Sukces, som dette Værk utvivlsomt vil blive — i det Arbejde, der fra dansk Side skal og maa gøres paa dette Felt, er der Brug for hans Pen og solide Viden.

TRANSPORT MED FLYVEMASKINE DÆKKES AF ULYKKESFORSIKRINGEN

Paa given Foranledning har »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund« forespurgt Arbejderforsikrings-Raadet, om den lovpligtige Ulykkesforsikring dækker Skibsofficerer eller andre til Skibsbesætning hørende Personer, naar de paa Rejse til Skibet, resp. under Hjemsendelse fra dette, befordres med *Flyvemaskine* som Passagerer, hvilken Forespørgsel af Raadet under 22. ds. er besvaret saalydende:

»Ved Skrivelse af 18. f. M. har det ærede Forbund forespurgt Raadet, hvorvidt en Reders Ansvar efter Ulykkesforsikringsloven overfor Personer, der er antagne til Tjeneste ombord i et Skib, under en eventuel Rejse til Skibet, det være sig en Nybygning eller et i det offentlige Skibsregister allerede indført Skib, ogsaa gælder, naar de paagældende under Rejse til Skibet, resp. under Hjemsendelse fra dette befordres med Flyvemaskine som Passager.

Saaledes foranlediget skal man meddele, at saadanne Ulykkestilfælde efter Raadets Skøn normalt vil være omfattede af Ulykkesforsikringsloven, medmindre vedkommende Rederi i de enkelte Tilfælde enten har anordnet en anden Befordringsmaade for de paagældende eller endog udtrykkelig har forbudt dem at befordre sig med Flyvemaskine«.

Med de af Raadet fastsatte Begrænsninger er Befordring med Flyvemaskiner altsaa indbefattet i Redernes og dermed under »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund«s Ansvar, og den nævnte Risiko er i hvert enkelt Tilfælde dækket ved Forbundets Policer uden forudgaaende Anmeldelse.



DE OPLAGTE SHIPPING BOARD SKIBE I FART

Shipping Board har givet Ordre til, at yderligere Seks af dens oplagte Fragtbaade skal efterses og paany sættes i Fart for at blive anvendt i Kul- og Korntransporten til Europa. Med disse seks Baade er ikke mindre end 82 af Shipping Boards oplagte Skibe atter sat i Fart siden den 1. Juli. Disse Skibe repræsenterer en Tonnage af 725,000 Tons.

REGLEMENT FOR DEN SVENSKES TATSISBRYDER

Da den svenske Statsisbryder er bleven beordret til at afgaa til Farvandene ved Norrland, vil det være af Interesse for Redere og Skibsførere at kende det for den udfærdigede Reglement og den nylig for samme udarbejdede Signaltabel. Flaademyndighederne har i denne Forbindelse udsendt følgende angaaende Krav om Isbryderhjælp:

Anmodning om Hjælp af Statsisbryderen skal om muligt ske skriftligt til Chefen for Sjöforsvarets Kommandoexpedition (Postadresse: Stockholm 2).

Hvis Tiden ikke tillader skriftlig Anmodning, maa denne stilles telegrafisk (Adresse: Isbrytaredetaljen, Marinkommando, Stockholm) eller pr. Telefon (Adresse: Rikstelefon 21 947, Stockholm).

Forespørgsler om Assistance besvares kun paa Rikstelefon 21 947 (i Tiden fra 10 Form.-4½ Efterm.), udenfor denne Tid: Rikstelefon Alsten 495, Stockholm. Forespørgsler ved Nattetid bør saa vidt muligt undgaas.

Reglement for Statens Isbryder.

Par. 1. Statens Isbryder skal have til Opgave i den Udstrækning, som Forholdene kræver det, at bistaa Skibsfarten med Isbrydning etc. ved Sveriges Kyster i den Tid, da Farvandene her er islagte eller opfyldte af Is.

Par. 2. Ledelsen af Statens Isbryders Virksomhed udøves af Regeringsmyndighederne.

Par. 3. Anmodning om Hjælp af Statens Isbryder rettes til Chefen for Sjöforsvarets Kommandoexpedition (Telegramadresse: Marinekommando, Stockholm. Telefonadresse: Riks 21 947) eller hvis Isbryderen er ude paa Ekspedition, og Skibet befinder sig i det Omraade, hvor Isbryderen arbejder, til dens Chef.

Isbryderens Chef maa nægte at efterkomme Anmodning om Hjælp til Skibe i saadanne Tilfælde, hvor Hjælp ikke er paakrævet for at redde de om Bord værendes Liv samt Skibet med Hensyn til Skrog, Maskine, Udrustning og Bemanding, eller Lastens Mængde eller Stuvning findes at være saaledes beskaffen, at Rejsen under de givne Forhold ikke maa antages at medføre Livsfare for dem, som er om Bord.

Par. 4. Førere af Skibe, der ved Sejlads i Isen assisteres af Statsisbryderen, skal iagttage følgende:

a) Skibets Maskine skal stedse være klar til Manøvre.

b) Føreren maa ikke forsøge at føre sit Skib forbi et andet Skib, der ligeledes assisteres af Isbryderen.

c) Bugseres Skibet af Isbryderen, maa dets Maskine ikke anvendes uden Tilladelse af Isbryderens Chef, og ligeledes maa Føreren af det bugserede Skib stadig være rede til øjeblikkelig at kaste Slæbetrossen los.

d) Bliver Skibet læk eller lider det paa anden Maade Havari, hvorom Chefen paa Isbryderen bør underrettes, skal Føreren ufortøvet hejse Nødsignal i Overensstemmelse med den internationale Signaltabels Bestemmelser.

e) Føreren skal nøje give Agt paa Signalering saavel fra Isbryderen som fra andre af denne assisterede Skibe.

f) Føreren skal stedse følge de Anvisninger med

Hensyn til Skibets Manøvrering, som gives af Isbryderens Chef. Undlader Føreren noget, af hvad han efter denne Paragraf skal iagttage, maa Isbryderens Chef nægte at yde Skibet yderligere Hjælp.

Par. 5. Til visse Meddelelser mellem Statens Isbryder og Skibe, der assisteres af denne skal anvendes Signaler, som er optagne i en Signaltabel, der med dette Formal udarbejdes af Myndighederne.

Par. 6. Inden Statens Isbryder assisterer et Skib, skal saa vidt muligt et Eksemplar af dette Reglement samt af den i Paragraf 5 omtalte Tabel, skrevet paa Svensk, Tysk og Engelsk, overrækkes Føreren paa det paagældende Skib, og Marinemyndighederne skal i den Anledning forsyne Isbryderens Chef med et tilstrækkeligt Antal Eksemplarer.

Par. 7. Dette Reglement gælder indtil videre, dog ikke længere end til 1. Oktober 1928, og skal tillige med Signaltabellen snarest muligt og derefter aarligt i den første Uge af Oktober optages i »Underrättelser för Sjöfarende«.

Signaltabel.

No.	Med Lyd- eller Lys-signal	Betydning		Med Signalfigurer*
		Givet fra Isbryderen	Givet fra det assisterende Skib	
1	—	Følg efter fuld Fart frem	Jeg følger gaar frem med fuld Fart	
2	— •	Mindsk Fart Langsomt frem	Jeg mindsker Fart gaar langsomt frem	
3	— —	Stop	Jeg har stoppet Fast i Isen	
4	• • •	Bak	Jeg bakker	
5	— • —	Vær klar til at hale Buosertrossen ind (eller kaste los)	Jeg er klar til at hale Bugsertrossen ind (eller kaste los)	
6	— — — — gen- tagne lange)	Arbejdet begynder (eller afsluttes)	Jeg er klar til at begynde (eller afslutte) Arbejdet	

* Signalfigurerne hejses uden Anvendelse af »Forberedessignaler« eller »Sluttegn« og besvares ved Hejsning af Codestander.

Anm. 1. Indholdet af Signal givet af Isbryderen skal straks efterkommes, samt Lyd- og Lyssignal gentages af det assisterede Skib. Hvis flere Skibe assisteres samtidigt, gengives Signalet fra Skib til Skib i den Orden, hvori de skal følge efter Isbryderen.

Anm. 2. Lydsignalerne gives med Dampfløjte eller Sirene. Signal med Sirene gælder da i forefaldende Tilfælde de længst borte værende Skibe, hvis de assisterede Skibe befinder sig i forskellige Grupper. Lys-signalerne gives med Lyskastere eller Signallygter.

„ ER BEMANDINGSLOV NØDVENDIG “ ?

Fra Sekretær, Kaptajn H. L. Hansen, i Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget nedenstaaende Indlæg i Spørgsmaalet om en Bemandingslov:

Under denne Overskrift læses i *Dansk Styrmandsblad* for Oktober en Artikel indsendt og underskrevet af: »En, der gerne vil have bedre Besætning«. Nævnte Artikel er formet som Krydderi til Polemikken, om hvorvidt Navigationen bliver forsømt. Det største Be-

vis for, hvor svagt et Holdepunkt Forfatteren har, fremfører han selv, vel nok i Mangel af bedre Beviser; han fremhæver nemlig en Besætning, der er reduceret med een Mand, og vi kan vel gaa ud fra, at brugt som Kampmiddel er dette Maksimum af de af Forfatterens kendte Tilfælde. Men da der ved en eventuel Indskrænkning ikke kan blive Tale om mindre end een Mand, har samme Indskrænkning sikkert sin naturlige

(Fortsættes Side 790).

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIAS HAVN I OKTOBER MAANED 1926

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik over Skibstrafikken paa Gdynias Havn i Oktober indgik der i nævnte Maaned 28 Skibe med et Rumindhold af 55,872 Netto m³ eller 19,743 N.R.T. mod 25 Skibe med 17,282 N.R.T. i September Maaned.

Samtlige Skibe med Undtagelse af 1 Skib med 32 Tons Varer og 58 Passagerer er indgaaede i Ballast, og samtlige Skibe med Undtagelse af 2 er udgaaede med Kullast, nemlig med 36,797.5 Tons mod 32,297.5 Tons i September.

Det danske Flag var repræsenteret med 3 Skibe med 5,829 Netto m³ eller 2,059 N.R.T.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Danmark	3,652.5
Sverige	15,075
Norge	3,870
Finland	7,377.5
Rusland	2,635
Letland	2,032.5
Tyskland	630
England	925
	36,797.5

(Fortsat fra Side 789).

og berettigede Begrundelse, og mon ikke der til Gengæld kan vises Tilfælde, hvor Besætningen er forøget med een Mand? Jeg tror det; forøvrigt kan et Skib være af en saadan Art, eller sejle i en saadan Fart, at det er fuldt forsvarligt at sejle med en Mand mindre end i et andet Tilfælde, men denne Regulering maa man anse vore Redere for mindst lige saa kompetente til at foretage som Forfatteren til Artiklen i *Styrmandsbladet*, og hvis man vilde gaa til en Undersøgelse, er jeg tilbøjelig til at tro, at der ikke er sket Forandringer i Bemanningen af Skibene de sidste 20 Aar, naar ikke man vil tage eventuelle Forbedringer i Betragtning.

Ved en Samtale, jeg havde med en anden Fører for nogen Tid siden, hvor vi indgaaende drøftede Nødvendigheden af obligatorisk Bemanningsskala, udtalte nævnte Fører: »Skulde vi faa en saadan, maatte den vel nærmest bygges paa Erfaringer fra de sidste 20 Aar, og da bliver der efter min Mening een Mand mindre i mit Skib.« Fra min egen Erfaring kan jeg fremdrage, at i et Dampskib paa 4,400 Tons d.w., hvor jeg var Styrmand, havde vi for 14 Aar siden 6 Dæksfolk, hvoraf 2 Matroser plus en Tømmermand; jeg kender ikke Antallet af Dæksfolkene paa denne Baad for Øjeblikket, men jeg kender tilstrækkeligt til andre Baades Besætninger til at vide, at denne ikke kan være reduceret. Hvis for øvrigt Tilfældene af Reduktion var af Betydning, skulde Førerne nok selv melde sig med Eksemplerne, thi det er Førerne, som i Følge Søloven bærer Ansvar. I Forbindelse hermed er det værd at lægge Mærke til, hvad Førerne paa Sejlskibene foretog sig i Vinter; de vedtog nemlig alle som een Resolutionen mod en Bemanningsskala, da Nødvendigheden ikke var bevist.

Jeg ved godt, at indenfor de fleste Søfartsorganisationer er Bemanningsskala ved at blive Kælebar; men jeg ved ogsaa, at de nautiske Foreninger ved Lejlighed har fremdraget Antallet af Dæksfolk for flere Aar tilbage, som stod under Nutidens baade i Kvantitet og Kvalitet, thi vi kan ikke helt forkaste Kvaliteten af vore unge Søfolk, idet vi dermed kaster Sten efter de Mænd, som har uddannet dem.

Som et Bevis for det forannævnte skal jeg fremføre, hvad mange, baade Skibsførere og Styrmand, sikkert erindrer, at ved Foredrag, som Kaptajn H. P. Hagelberg holdt sidste Vinter for de nautiske Foreninger i Odd-Fellow Palæet — og senere ved Fester paa Thurø og i Marstal — over Emnet »Amerikansk Time-Charter Fart«, udtalte han, idet han lod Nordens Baade fremtræde paa det hvide Lærred: »Læg Mærke til, hvor fint Skibene er holdt til trods for den

Fart, vi gaar paa, og til Trods for, at vor Dæksbesætning bestaar af 4 à 5 Negre, som vi selv har uddannet til Søfolk.« Dette var altsaa en Bemanning fra nogle Aar før Krigen, nu er den sikkert ligesaa god om ikke bedre; Kaptajn Hagelberg udtalte ogsaa: »Saa De forstaa alle sammen, at der var noget at bestille for os Officerer.«

I nævnte Foredrag var der et andet Moment, som var værd at lægge Mærke til i Forbindelse med Artiklerne i *Styrmandsbladet*; Foredragsholderen var stolt af at kunne holde Skibet i en flot Stand, hvad der i disse Tilfælde særligt skyldtes Officererne, der naturligt satte en Ære i at hjælpe til med Arbejdet. Naar man saalægger Mærke til det fremtrædende i Artiklerne i *Styrmandsbladet*, her skamsættes Arbejdet i høj Grad. Udenforstaaende, som læser slige Artikler, vil nærmest tro, at det at lade sig uddanne til Navigatør betyder store Skuffelser; vi, som ved bedre Besked, tager det ikke saa alvorligt, vi ved ogsaa, at det at sejle i Timevis, ja til Tider i Dage en lige Kurs uden at se et Skib i Vagten alligevel ikke giver Rutine i Navigering, saa det vilde være meningsløst i en almindelig Tramp at en ung Mand, lige udkommen fra Skolen, skulde gaa frem og tilbage paa Broen hele Vagten sammen med Føreren, for det er aldeles sikkert, at ved saadanne Lejligheder opholder Føreren sig paa eller i Nærheden af Broen og fører Tilsyn med Styningen, for dermed at medvirke, naar Chansen er der til Vedligeholdelsen af Skibet. En ung Mand, som ønsker at vandre frem og tilbage paa Broen i fint Vejr uden at have noget at beskæftige sig med, maa være svækket paa det moralske Omraade; men her er sikkert kun Tale om et Par særlige Tilfælde af Misfornøjelse med egen valgt Livsstilling; der gives jo dem, der har prøvet lidt af hvert i forbavsende kort Tid.

At et Skib paa befærdet Sted, i snævre Farvande og usigtbart Vejr bør have en Navigatør stadig paa Broen, er der næppe nogen dansk Reder, der benægter; ej heller vil nogen Fører i slige Tilfælde anbefale Arbejde i Stedet for Navigering, og her bliver der til Gengæld rigere Anledning til at opbygge den praktiske Navigering paa den teoretiske. Forfatteren spørger til sidst: »Hvad siger vore Assuranceselskaber?« Jeg vil nærmest formene, at disse vilde svare med at henvise til, at Danmark er det Land, der procentvis har de færreste Havarier og Forlis, og dermed vilde Forfatteren være afvist fra den Kant.

H. L. Hansen,
tidligere Skibsfører.

ÆNDRET LODSREGLEMENT VED ALGIER

Den franske Republiks Præsident har ved et Dekret af den 16. Oktober ændret Lodsreglementet for Algier saaledes:

Der vil være to Lodser ved Stationen Arzew. Lodsafgiften betales af Kaptajnen eller af Skibets Agent til Toldmyndighederne.

Sejlskibe betaler i Lodsafgift ved Ankomsten 22 Centimer pr. Registerton og ved Afgangen 12 Centimer pr. Registerton.

For Dampskibe er Afgiften halvt saa stor som for Sejlskibe.

For Forhaling betales 25 Frs. uanset Tonnagen.

„HAPAG“ OG „DERUTRA“

Afslutningen paa et Forsøg.

For nogle Uger siden bekendtgjordes det, at Hamburg-Amerika-Linien havde solgt sine Andele i »Derutra«, det tysk-russiske Befragtnings- og Transportelskab, G.m.b.H., til den russiske Regering. »Derutra«, der blev dannet af »Hapag« og den russiske Regering i Fællesskab, er dermed gaaet over til at blive et rent russisk Foretagende, hvori intet tysk Firma mere paa nogen som helst Maade er interesseret.

Nu, da man er naaet til det Tidspunkt, da den direkte tyske Interesse ophører, lønner det sig, udtaler *Hamburger Anzeiger*, i Korthed at lade »Derutra«s Historie passere Revu, da der dog engang knyttede sig meget vidtgaaende Forhaabninger til denne, og da den i en vis Forstand har været en god Illustration til et interessant Kapitel i tysk Økonomihistorie. For den tyske Skibsfart betyder »Hapag«s Udtræden af »Derutra« paa en vis Maade Afslutningen paa en ejendommelig Epoke.

»Hapag« erhvervede Andelene i »Derutra« omtrent paa samme Tid, som Selskabet indgik Ægteskab med »Harriman«, altsaa paa et Tidspunkt, hvor det trængte til Støtte og igen maatte knytte Forbindelser med Udlandet, efter at det under Tysklands lange Isolering havde mistet disse. Selskabet søgte dengang Forbindelser i enhver Retning, ogsaa i saadanne Tilfælde, hvor de maaske ikke i Øjeblikket og ikke engang for »Hapag« selv lovede nogen økonomisk Fordel. Nu maa man imidlertid erindre, at hele Tyskland i det Aar, da »Derutra« blev stiftet, genlød af Slagordet om en Østorientering, til en vis Grad som Modsætning til den Forbindelse, der holdt de saakaldte sejrende Stater sammen, og hvortil der strængt formentes Tyskland Adgang. Tyskland skulde, om muligt i Fællesskab med de Forenede Stater, økonomisk frigøre sig fra Vesten og sammen med Rusland danne et nyt Økonomiomraade. Russisk Land, tysk Arbejde og amerikansk Kapital, det var den Syntese, hvorpaa alvorlige Statsøkonomer dengang troede. »Hapag«s ledende Mænd turde ogsaa have hørt til disse, thi saavel Harrimankontrakten som Interessen i »Derutra« tyder herpaa.

Selskabet stiftes.

Stiftelsen af Selskabet, der udstyredes med en meget lille Kapital, fandt Sted i Foraaret 1921. »Hapag« og den russiske Regering deltog med lige Andele. Selskabets Formaal var Formidling af Transporter fra Tyskland til Rusland og omvendt. Det var paa en vis Maade Skibsmægler og Speditør for hele den russiske Forretning, og ifølge Projektet saaledes et meget vigtigt Led i Kæden af tysk-russiske Forbindelser. Forretningen udviklede sig i Begyndelsen tilfredsstillende. I Aaret 1921 formidlede »Derutra« paa 91 Skibe en Indførsel til Rusland af 144,061 Tons, lig med 32 pCt. af den samlede russiske Indførsel. I Aaret 1922 steg Antallet af »Derutra«s Skibsekspeditioner til Rusland til 132, hvilket udgjorde en Ladning af 196,466 Tons, lig med 43 pCt. af den samlede russiske Indførsel. I det følgende Aar indtraadte der atter en Tilbagegang til 106 Skibe med 114,259 Tons, lig med 25 pCt. af Indførslen. For de efterfølgende Aar er der desværre ikke udkommet Aarsberetninger og Statistiker. »Derutra«s Andel i Eksporten fra Rusland viste et helt andet Billede: 1921 formidlede 5 Skibe en Udførsel af 9,567 Tons, lig med 1 pCt. af den russiske Udførsel. Næste Aar var der allerede 67 Skibe, der befordrede 114,947 Tons, lig med 14 pCt. af Udførslen, og i det følgende Aar opnaaede »Derutra« med 208 Skibe og 715,665 Tons næsten 85 pCt. af den samlede russiske Eksport. Desværre mangler der ogsaa her en Fortsættelse af Statistikken.

Af den russiske Eksport til Tyskland formidlede Selskabet i 1923 53 pCt. I Tysklands Eksport til Rusland deltog Selskabet i samme Tidsrum med 82 pCt.

»Hapag« modtog 2 pCt. af »Derutra«s samtlige Fragter som Møydelse, fordi Selskabet stillede sin Organisation og sine Erfaringer til Disposition. I sine Aarsberetninger har Selskabet regelmæssig udtalt sig som værende tilfreds med Samarbejdet. I de to sidste Aar har »Hapag« ligesom »Derutra« givet Afkald paa at give Oplysning om Forretningen og dens Andel.

Kulmination i 1923.

Man kan antage, at »Derutra« med Tallene i 1923 har naaet sit Højdepunkt. En af Grundene hertil maa søges i, at ogsaa den russiske Økonomi i Tidens Løb mere og mere vænnede sig til kapitalistiske Metoder og delvis gav Afkald paa en Organisationstjeneste, der stod under Statens Indflydelse. Allerede de anførte Tal for Importen til Rusland viser, at de europæiske Købmænd hellere vilde drive Handel ad andre Veje, efter at »Derutra« havde ydet den første Pionertjeneste ved Genaabningen af Riget i Østen, som var blevet fremmed, medens Russerne ganske vist selv indtil 1923 foretrak den blandede Organisation. Vi er imidlertid tilbøjelige til at antage, at ogsaa dette i de senere Aar forandrede sig, og at der i denne Forandring maa søges en af Grundene til, at de senere Aarsberetninger udeblev. For den tyske Skibsfart maa den Kendsgerning være opstaaet, at en for intim Forbindelse med den kommunistiske Sovjetregering undertiden kunde være en Hindring. Da de økonomiske Forhold lidt efter lidt blev roligere ogsaa i Rusland, mente »Hapag« formodentlig at kunne give Afkald paa et Mellemsgangs Medvirkning, som ikke bragte Selskabet nogen Fordel, især da ogsaa Sovjet var gaaet over til at holde egen Flaade, og da dette Organ var uden Betydning for den tyske Økonomi, i hvis Aand »Hapag« havde handlet i 1921. Derfor slog Hamburg-Amerika-Linien sandsynligvis paany ind paa den engang valgte Vej — at skille sig af med de Andele, der var blevet værdiløse for Forretningsdriften, saaledes som Selskabet i ca. 2 Aar konsekvent har gjort det.

Hapag søger atter Forbindelse med Vesteuropa.

»Hapag«s femaarige Forbindelse med »Derutra« og indirekte med den kommunistiske Regering kan da nu betegnes som en mærkelig Episode. Den laa dengang uden Tvivl i Retning af en meget lovende Økonomipolitik. Herfor taler ogsaa den Omstændighed, at et vidtskuende Firma som Bankhuset Warburg tog ledende Del i Forretningen. Men at den i Længden ikke blev en Sukces, kan begrundes med, at de Forudsætninger, der i Begyndelsen var gældende, forandrede sig i Løbet af disse 5 Aar. Den tyske Økonomi bestemte sig ikke for en skarp og ensidig Østorientering, men søgte derimod paany Forbindelse med Vesteuropa. Den russiske Økonomi kunde ikke gennemføre sit stramme kommunistiske Økonomiprogram i det Omfang, som den i Begyndelsen vilde det, men maatte indrømme Kapitalen, især den udenlandske Kapital, større Bevægelsesfrihed. Og endelig befæstede »Hapag« sig indadtil paa en saadan Maade, at Selskabet ikke mere er tvunget til for enhver Pris at søge Støtte og Forbindelser.

FRAGT-RATE TALLET STEGET

Frugt-Rate Tallet i Storbritannien var højere i Slutningen af Oktober, end det har været siden Januar 1921, efter hvad *Chamber of Shipping* meddeler. Frugt-Rate Tallet for Oktober er 31.34 pCt. højere end i September og 75.71 pCt. højere end for et Aar siden.

TAKSTNEDSÆTTELSE I GØTEBORG FRIHAVN

Göteborg Frihavns Aktieselskab har tilstillet Havnebestyrelsen Forslag om en Ændring af Taksterne fra og med Nytaar 1927. Forslaget omfatter bl. a. en Nedsættelse af Lagerlejen, hvor denne ikke beregnes efter Varens Vægt, men efter den Gulvplads, Varen optager. Afgiften foreslaas ændret fra 3 Kr. ved Lagring i Skur og 1.50 Kr. ved Oplagring i fri Luft pr. Kvadratmeter og Maaned til henholdsvis 50 Øre og 25 Øre pr. Kvadratmeter og Uge. Endvidere foreslaas det

at ophæve den Lagerafgift, der nu opkræves for Gods, der henligger i Toldlokalerne i mere end 24 Timer. I Stedet for skal der for saadant Gods erlægges en Lagerafgift for hver Dag, Varerne henligger i Toldlokalerne. Endelig foreslaas det at nedsætte Lagerafgiften af Varer, der afventer Transportlejlighed til Ulandet, med 25 pCt.

Havnebestyrelsen tiltræder Forslaget.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 22. November 1926.

Frugtmarkedet er endnu i høj Grad paavirket af den engelske Minestrejke. Positive Laster er det meget sparsomt med, og Raterne har været vigende. De nuværende Forhold i de forskellige Markeder er forhaabentlig en Overgang, men ikke desto mindre en kedelig og vanskelig Overgang.

I Midten af forrige Uge var Chancerne 100 imod 1 for en hurtig Genoptagelse af Arbejdet, og man gjorde Regning paa, at Udførslen kunde begynde ret snart, men sidst paa Ugen viste det sig, at Afstemningen blandt de Arbejdere, som fik Lov til at stemme, var gaaet imod en Overenskomst, og Staten vil ikke aabne for Udførslen, før Situationen er helt klar. I et Par specielle Tilfælde skal der være givet Licens for Lading og Bunkers, og da en Mængde Arbejdere daglig vender tilbage til Gruberne uden at afvente Distrikts-overenskomsten, er det almindeligt ventet, at Produktionen snart vil tillade Udførsel i stor Stil. De engelske Befragtere og Agenter ser ialfald optimistisk paa det hele, og for Skibsfartens Vedkommende vil det kun være af det gode, at England nu paabegynder Eksporten snarest muligt.

TRÆLASTMARKEDET

er sløjet endnu mere af, stik imod al Beregning og al sund Fornuft. Befragterne er begyndt at anvende den gamle Trusel om at overvintre Træet, hvis de ikke faar Tonnage til de og de Rater. Nogle Befragtere, som ikke absolut er nødsaget til at udtage Varerne iaar, praktiserer Truslen, men det er lidet sandsynligt, at det kan komme til at dreje sig om større Kvanta, og de Laster, som skal ud iaar, maa betale mere, end hvad der noteres lige i Øjeblikket. De opnaaede Rater og Noteringerne er forresten højst uensartede. Wiborg/London har saaledes betalt 67/6d., medens Sundsvall/London samtidig faar Baade til 57/6d. og 60/-, 62/6d. Sundsvall/Calais bød forleden 42/6d. med Udsigt til 45/-, samtidig bød Hernösand/Rouen 53/-. Hele Markedet er inde i en Depressionsperiode, som kan ophøre naar som helst, og der er ingen Grund til at tage hvad som helst, især ikke paa denne Tid af Aaret. Fordi Markedet er ustadigt, behøver Rederne ikke at blive nervøse.

For Lastning f.o.w. og indtil Høsten 1927 udbydes til Stadighed en Masse af alle mulige Laster, og selv om det er umuligt at se ind i Fremtiden, maa det være forkert at slutte nu til Rater, som knapt er højere end før Strejken. For prompt Lastning er blandt andet sluttet: 750 Favne Frederikshavn-Dunkirk 43/9d., 800 Favne Kotka-Dunkirk 42/-, 925 Stdr. 4 Pl. Middelsverige-Calais 52/6d., 925 Stdr. 2 Pl. Gefle-Calais 50/-, 1,000 Stdr. Sundsvall og Söderhamn-Ostende 60/-, 730 Stdr. Leningrad-Grangemouth 62/6d., 830 Stdr. Leningrad-Hull 75/-, 800 Stdr. 2 Trångsund-Hull 62/6d. Danzig venter snart at faa Tonnage til 50/- E.C., 60/- Vestkysten. Props Danzig-Dunkirk noteres i 37/6d. over Vinteren.

KUL, KOKS ETC.

Som Markedet ligger nu, er det haabløst at angive bestemte Rater, men der kan anføres, at Koks Rotterdam/København er sluttet til 10/- for 2,500 Tonner og 11/- for 1,500 Tonner, Danzig/København noterer 9/- for Kul, og Stettin/God Dansk 9/6d., 10/-, Stettin/E.C. U.K. 8/-, 8/6d., Elben/E.C.U.K. 7/-, Königsberg-Dublin 14/-.

Fra U. K. noteres 6/6d., 7/- til Sundhavn, 8/-, 8/6d. til Finland. Naar Freden engang er sluttet, og Udførslen kan begynde, vil det vise sig, om der kan faas Tonnage til disse Rater.

Bunkerpriserne er faldet en god Del paa Fastlandet, og foreløbig noteres Priser mellem 29/- og 40/-.

MIDDELHAVET ETC.

Det udgaaende Marked har været meget lidt aktivt, og Raterne er ikke undergaaet Forandringer. Til Øerne er betalt 12/- for spot Baade mod sidst 10/6, men Noteringen idag er igen 10/6. Fra U.K. er atter sluttet en Del Baade for Lastning efter »general resumption of work«, og der noteres gennemgaaende 12/6d., 13/- til Vestitalien, 13/-, 14/6d. til Barcelona, 15/- til Sevilla, 12/- Algiers, 13/6d., 14/- Alexandria og Port Said. Tyne-Rouen 25,000 Tons over 6 Maaneder er gjort til 4/6d., Pitwood fra Bordeaux etc. til Bristolkanalen har betalt 16/- for lille Baad og indikerer nu fra 11/6d. op til 15/- efter Størrelsen. Fra Middelhavet har det været en Del svagere for Fosfat, Erts, Esparto etc. f. Eks. Bona/Neufahrwasser 11/- 4,600 Tons Decbr./Jan. mod sidst 18/-, 19/- for 3,000 Tonnere, men prompte Baade faar endnu fuld Rate. Marseille-Danmark har taget en Del Baade og antyder i Øjeblikket 28/-, 30/- for 2,000 Tonner til 6 Havne.

Frugtbefragtningen tager mere Fart, og Raterne er mere fordelagtige end i mange Aar, samtidig med at det er lykkedes at komme overens om bedre Certepartibetingelser. Salt Trapani/Norge sluttet til omkring 25/-, Jordnødder fra Vestafrika til Kontinentet rapporteres til 33/- option Aarhus 37/-, Decbr./Jan., for Febr. lidt lavere. Alexandria/Hull/London, Decbr., er igen nede omkring 24/-, 25/-, ligesom Sortehavsafslutningerne viser en lavere Tendens, og selv Donau er smittet og venter at faa Tonnage til Spotpris. De sidste Afslutninger og Noteringer ligger omkring 33/- basis Kontinentet, 39/- til tre danske Havne.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

En af de sidste Afslutninger fra Montreal er 38 Cents til Havre/Dunkirk eller Bordeaux. Sæsonen er nu snart forbi; West S. John og Nord-Staterne kan derimod bruge mange og store Baade. Raten til Antwerpen/Rotterdam er ca. 25 Cents, Middelhavet 30 Cents. Kulbefragtningerne Nord-Staterne-U.K. er indskrænket til et Minimum. En Novbr. Baad har faaet 27/6d., Januar sluttet endnu til 18/-, Februar 17/-, Dunkirk/Havre, Decbr. 5.50 Doll., Vestitalien 6.75 Doll. Senere noteres 3.75, 4.00 Doll. til Frankrig og 4.50, 5.00 Doll. til Vestitalien.

ARBEJDS TID OG ARBEJDS LØS HED AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Mere end nogensinde før er de menneskelige Hjerner indstillede paa at udforske de sociale Problemer, og det er i ganske særlig Grad Arbejdsløsheds-spørgsmaalet, som har sat Tankerne i Bevægelse. Det ser for mange ud til, at der ikke mere er nogen ledig Plads ved Livets Bord, men mange kan ikke rigtigt forstaa, hvorfor der er blevet saa optaget. Høje Lønninger, Overbefolkning, moderne Maskiner spiller selvfølgelig en meget stor Rolle, men det er dog tvivlsomt, om der ikke er andre og endnu vigtigere Aarsager. At finde dem, er nu mange Forskeres Maal. Om det vil lykkes er derimod en Sag for sig. For nogle faa Dage siden kom der et autentisk Telegram, som meddelte, at de amerikanske Arbejdere havde vedtaget at medvirke til, at Arbejdsugen blev paa fyrretyve Timer. Det maa forbavse at man foretager et saadant Skridt, endnu førend otte Timers Dagen er vedtaget. At man vil naa noget positivt er tillige ganske udelukket. Det eneste man opnaar er at vise, at man fra Arbejdernes Side tror paa, at den kortere Arbejdstid vil slaa Arbejdsløsheden ihjel. Noget originalt indeholder dette Synspunkt ikke; det er forfægtet mange Gange tidligere, og det har efterhaanden vundet Fremgang langt ud over Arbejdernes Kres.

Da otte Timers Arbejdsdagen blev sat paa Programmet, blev den ikke motiveret med, at Arbejdsløsheden vilde gaa ned, omend man ikke lagde Skjul paa, at det vilde blive en af dens Virkninger. Hovedformaalet var en social Vinding, der ikke maatte betales med noget økonomisk Offer. De Steder, hvor Normalarbejdsdagen paa otte Timer er indført, har Arbejderne vundet de sociale Fordele uden at deres Løn er gaaet ned, men gaar man et Skridt videre og yderligere sætter Timetallet ned, vil det ikke kunne lykkes. Lige saa lidt som otte Timers Dagen bragte Beskæftigelse til flere Hænder, vil den endnu kortere Dag gøre det. Den vil tværtimod forøge Arbejdsløsheden i en meget væsentlig Grad. Det synes selvfølgelig for hver, der kan tænke sig om, men for den store Masse staar det som noget ganske uforstaaeligt, og den handler doktrinært ud fra et groft Instinkt, som ikke tager mindste Hensyn til Sammenspil af mange komplicerende Enkeltheder. Agitationen for en Arbejdsdag paa seks Timer viser hvor ensidigt man fra Arbejdernes Side ser paa Forholdene. At en saa minimal Arbejdsdag »vil give Brød og Arbejde til alle« er der ikke mindste Udsigt til. At tro det viser kun, at man ikke evner at tænke Problemet rigtigt igennem.

*

Beviset for at Arbejderne er paa Vildspor lader sig meget let føre ved Hjælp af et simpelt Tankeeksperiment. Man kan blot forestille sig, at man i Morgen eller en anden Dag indfører den lovfæstede Arbejdsdag paa seks Timer.

For det første maa man gøre sig klart, at det ingenlunde er en bestemt Mængde Varer, som tilvirkes her i Landet, men at det økonomiske Samfund er bygget paa Varebytte og Tjenester; jo mere hver og en har at bytte jo højere Løn faar han. Saaledes kan en Arbejder gennem en god Produktionsmetode producere til en billigere Pris, og selv om hans Pengeløn ikke bliver højere, vil Reallønnen, d. v. s. det han faar for Pengene i Omsætningen, blive større. Vil man forøge sin Konsumtion til det dobbelte, maa Produktionen fordobles. Hvis Produktionen derimod formindskes med 25 pCt., saadan som Tilfældet vil blive, hvis Arbejdstiden nedsættes fra otte til seks Timer, vil Konsumtionen uvægerligt formindskes med 25 pCt., da der jo ikke er nogen, der faar større Købekraft, end han tilvirker. Der vil saaledes slet ikke blive Tale om at efterspørge flere Arbejdere.

Den første Forudsætning for at alle Arbejdere kan komme i Arbejde er, at der findes Produktionsmidler, der er saa store, at de slaar til for alle. Ved at nedsætte Arbejdstiden skabes der ingen nye Produktionsmidler. Hvis tre Mand arbejder otte Timer om Dagen, vil fire Mand arbejde seks Timer daglig. Derved skabes der Plads til den fjerde Arbejder samtidig med, at Produktionsresultatet bliver det samme. Et saadant Skridt kræver imidlertid at der findes 25 pCt. Produktionsmidler af den Slags; de maa ikke være taget i Brug og maa uden Hindring kunne stilles til Disposition.

Selv om det var teknisk muligt at fordele og organisere Arbejdet paa den ovennævnte Maade, vilde man næppe komme saa langt ved en generel Formindskelse af Arbejdstiden, at den fjerde Arbejder blev efterspurgt. En Nedgang i Produktionen paa 25 pCt. vilde uvægerligt nedsætte Købekraften med 25 pCt., og der var derfor ingen Brug for den fjerde Arbejder. Den Kapitalfejl Folk gør bestaar deri, at de ganske glemmer, at Samfundets Økonomi er baseret paa Bytte.

Men det er tilmed ikke nok at den fjerde Arbejder ikke vil blive efterspurgt. En Mindskning af Produktionen paa 25 pCt. vil medføre en fuldstændig Katastrofe indenfor hele Erhvervslivet og skabe en Arbejdsløshed af ganske uhørte Dimensioner.

Handelsstanden er Formidler imellem Producent og Konsument, og de Handlendes Omsætning vil ganske selvfølgelig gaa ned med 25 pCt. Resultatet heraf vil igen blive, at enten maa 25 pCt. af de Handlende ophøre eller ogsaa maa hver og en af dem reducere deres Varelagre med en Fjerdedel. De Lagre, som de Handlende altid ligger inde med, staar i en vis Proportion til Omsætningen og forøges eller reduceres i Forhold til Omsætningen.

En saadan Lagerreduktion blev ikke frivillig men tvungen. De allerfleste Handelsfolk har deres Likviditet knyttet til Omsætningen; de gør deres Indkøb efter en beregnet Omsætning, og de regner med at kunne betale de købte Varer, saasnt de er solgte eller da paa det nærmeste udsolgte. Hvis Omsætningen gaar ned med 25 pCt., bliver de Handlendes Likviditet nedsat med en Fjerdedel, og de tvinges derfor til at reducere deres Varelagre for dermed at kunne betale deres Varegæld. Samtidig maa de reducere Lagrene i Forhold til den mindre Omsætning. Selv de Handlende, som har megen egen Kapital, maa altid indrette deres Varelager efter Omsætningen. Ved en generel Nedsættelse af Arbejdstiden fra otte til seks Timer vilde vi, saa paradoksalt det end lyder, faa et Vareoverskud paa 25 pCt.

*

Men hvem vil være i Stand til at købe Vareoverskuddet, hvem vil købe de store Mængder af Produkter, som de Handlende er tvungne til at sælge ud over den ellers normalt løbende Afsætning? En saa stor Lagerreduktion, som der her bliver Tale om, kan ikke finde Sted uden at Vareprisen synker katastrofalt. Produktion og Handel vil blive lamslaet, og hele Samfundet vil glide ind i en økonomisk Krise, som man hidtil ikke har haft noget Sidestykke til. Lige indtil Vareoverskuddet er ophørt vil de Handlende kun købe meget lidt af Producenterne, og Fabrikanter og Arbejdere vil komme i samme Dilemma, Samfundet vil blive paatvunget en Arbejdsløshed af uhørt Omfang.

Hertil kommer endelig at et tvungent Salg af 25 pCt. af Lagervarerne vil presse Prisen saa meget ned under Produktionsomkostningerne, at det vil være en Fabrikant umuligt at fortsætte Produktionen, fordi intet kan dække hans Produktionsomkostninger. Genem den store Arbejdsløshed, som blev Følgen, vilde Omsætningen gaa endnu mere ned.

(Fortsættes Side 795)

DE FORENEDE STATERS HANDELSFLAADE

Det vil erindres, at der i November i Fjor i det amerikanske Handelskammer i Washington blev afholdt en »National Merchant Marine Conference« til Udarbejdelse af en Betænkning med Forslag om Forholdsregler til Løsning af de som Følge af den amerikanske Handelsflaades Forøgelse fremkomne Problemer, derunder Opfyldelse af Landets nationale Aspirationer med Hensyn til Udenrigshandelen og Verdensskibsfarten. Som disse Aspirationer allerede er udtrykt i Forordet til *The Merchant Marine Act* af 1920, gaar de ud paa at skabe en amerikansk Handelsflaade paa private Hænder, tilstrækkelig stor til at besørge Hovedparten af den amerikanske Import og Eksport og til iøvrigt at opfylde Kravene med Hensyn til det nationale Forsvar.

Den af Konferencen afgivne detaljerede Rapport behandlede følgende fire Hovedpunkter: 1) Handelsflaadens Forhold til amerikansk Udenrigshandel og det nationale Forsvar, 2) Regeringsadministration af Skibsindustrien, 3) Regeringens Støtte til Skibsfarten og 4) Afhændelse af Handelsfartøjer i Regerings- (d. v. s. Stats-) Eje. Rapporten blev i Begyndelsen af indeværende Aar behandlet af Handelskammerets »Advisory Committee for the Transportation and Communication Department«, som derefter har afgivet en Betænkning, hvoraf i korte Træk følgende kan fremhæves:

Til Trods for, at ingen anden Gren indenfor Regeringsmaskineriet havde slugt saa mange af Skatteydernes Penge som den regerings-administrerede Handelsflaade, viste denne sig dog ved Udbrudet af Krigen fuldstændig uegnet til at opfylde Samfundets Krav til den. I 1920 og 1922 foreslog Handelskammeret at lade Statsflaaden gaa over paa private Hænder, og saavel »Shipping Board« som Administrationen (Regeringen), der tilskrev de utilfredsstillende Forhold en mangelfuld Lovgivning, søgte i 1922 at forbedre Tilstanden, men heller ikke de nye Forholdsregler viste sig tilfredsstillende. Komitéen fremhæver Manglerne ved Statens Deltagelse i Industriforetager og hævder, at ligesaa vigtigt som overhovedet at opretholde en tilstrækkelig stor Handelsflaade under amerikansk Flag, ligesaa vigtigt er det for Skatteyderne og for Vedligeholdelsen af Flaaden paa en permanent kommerciel Basis, at Staten trækker sig tilbage fra Skibsfarten. Forholdene indenfor Skibsindustrien synes, siges det, at være vanskeligere end indenfor nogen anden Industriegren; navnlig er fremmede Handelsflaadere Konkurrence særdeles vanskelig at overvinde (paa Grund af de højere amerikanske Lønninger og den højere Levofod her). Endvidere kritiserer Komitéen (ligesom Konferencen i Fjor) Forsøget paa i »Shipping Board« at forene a) semi-judicielle Opgaver, b) Ansvar for Skibsfartens Trivsel og c) administrative Funktioner og foreslaar, a) at semi-judicielle Opgaver overgives til et nyorganiseret »Shipping Board« kaldet »Merchant Marine Commission« sorterende under Handelsdepartementet og bestaaende af blot tre »Commissioners« tagne blandt erfarne Folk indenfor Skibsfarten, b) at visse Regerings-Funktioner med Hensyn til Skibsfarten henlægges under Handelsdepartementet, og c) at Administrationen af den statsejede Flaade og Salget af Fartøjer overdrages til »The Fleet Corporation«.

Kun Støtte til Skibe byggede i U.S.A.

Komitéen udtaler, at Oprettelse af en permanent og tilstrækkelig stor, moderne Handelsflaade naturligvis forudsætter tilfredsstillende Skibsbygnings- og Reparations-Kapacitet indenfor amerikanske Værfter. Siden 1912 har det i Henhold til de amerikanske Love været muligt at købe Skibe i Udlandet og registrere dem under amerikansk Flag. Denne Tilstand foreslaas

fortsat, men til Ophjælpning af nødvendig Skibsbygning og Reparationsværksteder i amerikanske Havne foreslaas, at Støtte til Skibsfarten bliver indskrænket til at gælde Skibe byggede i Amerika; samtidig bør, siges det, »The Government Construction Loan Fund« stadig benyttes til Laan som Støtte til amerikansk Skibsbygning.

Endvidere anbefaler Komitéen, at Handelskammeret skal virke for Støtte til Skibsfarten igennem a) Kontrakter til Opretholdelse af visse Verdenslinier, der anses for særlig vigtige for den amerikanske Udenrigshandel og for Udvidelsen af Markederne for amerikanske Landbrugs- og Industriprodukter og b) Postoverenskomster med fremmede Landes Postvæsen.

Ved et Referendum i April i Aar har derefter Handelskammeret med overvældende Majoritet stemt for Tilslutning til nedennævnte af Komitéen foreslaaede 8 Punkter, der blev forelagt Kammeret i følgende Form:

- 1) at et reduceret »Shipping Board« Opgaver indskrænkes til Regulering af Handelsflaadens Forhold overfor Offentligheden,
- 2) at Regerings-Funktioner, der nu udøves gennem »Shipping Board«, overføres til Handelsdepartementet,
- 3) at Afgørelser med Hensyn til Forøgelse eller Inddragning af Skibslinier og med Hensyn til Salg af Skibe henlægges under et »Federal Shipping Council« (hvis Medlemmer skal være ulønnede),
- 4) at der oprettes (ulønnede) »Advisory Shipping Councils« i maritimt interesserede Egne af Landet,
- 5) at Formanden for »The Fleet Corporation« skal drage Omsorg for Udførelsen af »The Federal Shipping Councils« Beslutninger,
- 6) at Formanden for »The Fleet Corporation« overtager Ansvar for den statsejede Handelsflaade, hvor en saadan findes, indtil Overgang til privat Eje kan finde Sted,
- 7) at Regeringsstøtte til Skibsfarten indskrænkes til Skibe i de godkendte Handelsruter og til den bedste Ocean-tjeneste, som kan opnaas gennem Post-Subvention,
- 8) at Regeringsstøtte indskrænkes til Skibe byggede i Amerika.

Lovforslag fremsat.

Som yderligere Led i Bestræbelserne for at naa det af Konferencen i Fjor skitserede Maal blev der i sidste Kongressamling indgivet Forslag til en »Federal Maritime Workmens' Compensation Act«, eller »Longshoremens' and Harbour Workers' Compensation Act«, der blev fremsat saavel i Senatet som i Repræsentanternes Hus; af disse Forslag (der i det store og hele er enslydende) blev det førstnævnte vedtaget af Senatet, medens det andet ikke blev færdigbehandlet i Huset.

Endvidere fremsattes i Repræsentanternes Hus forskellige Lovforslag, hvoriblandt »The Bacon Bill«, der hviler paa Betragtninger som følgende: »Opretholdelse af en Handelsflaade er af den største Betydning for det nationale Forsvar og for Handelen. De Forenede Stater bør ikke være afhængig alene af fremmede Nationers Skibe til Befordring af Landets Produkter. De nuværende Forhold kræver vedvarende og samlede Anstrængelser, en dygtig Ledelse og et effektivt Tilsyn. Skibe alene kan ikke udgøre en effektiv Handelsflaade; en saadan kan ikke opretholdes og udvides under den herskende stærke Konkurrence fra fremmede Lande, hvis den ogsaa bebyrdes med en slet Administration«.

Intet af de paagældende Lovforslag blev imidlertid vedtaget i sidste Kongressamling, men vil antagelig blive optaget til fornyet Behandling i den forestaaende Samling, der imidlertid er en »short Session«, hvorfor det, naar man betænker Spørgsmalets Omfang og intricate Karakter, er højst tvivlsomt, hvorvidt Lovgivningsmagten vil naa til noget Resultat inden Kongressamlingens Slutning i Begyndelsen af Marts.

I Overensstemmelse med det i de forskellige Betænkninger udtalte Ønske om Bygning og Opretholdelse af en tilstrækkelig stor amerikansk Handelsflaade

(Fortsat fra Side 794).

henstilledes det i Foraaret ved en Senatsbeslutning til »Shipping Board« at udarbejde en Plan i saa Henseende.

Salg af Skibene.

Til ovenstaaende følger den danske Legation i Washington for Fuldstændigheds Skyld følgende Oplysninger angaaende Foranstaltninger til Imødekommen af de fremsatte Ønsker med Hensyn til Salg af den statsejede Handelsflaade:

»United States Shipping Board« vedtog den 15. Juli d. A. 1) at sælge for 8-9 Millioner Dollars Skibe af den statsejede Handelsflaade til Udlandet og 2) at aabne Muligheder for Overgang til privat Eje af Statstonnage til endnu større Værdier ved at paalægge »United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation« at averttere samtlige »Shipping Board«s Passagerbaade samt adskillige Lastdampere til Salg eller Leje.

Saaftremt Planen iværksættes, vil en samlet Tonnage paa mere end en kvart Million Tons og til en Værdi af omkring 30 Millioner Dollars af den statsejede Handelsflaade gaa over i privat Eje.

De Skibe, som skulde udbydes til Salg eller Leje, er følgende:

United States Lines (Passagerbaade)		
	Tons	Værdi
»Leviathan«	59,956	\$6,867,900
»George Washington«	23,788	\$2,146,300
»President Harding«	13,869	\$1,287,800
»President Roosevelt«	13,869	\$1,287,800
»Republic«	17,910	\$3,348,200
Ialt		129,392

American Merchant Lines (Passager- og Lastbaade)		
	Tons	
»American Banker«	8,100	
»American Merchant«	8,100	
»American Farmer«	8,100	
»American Shipper«	8,100	
»American Freighter«	8,100	
Ialt		40,500

(Fortsat fra Side 792).

Nordstaterne/La Plata 6.50, 7.00 Doll. Korn fra Gulden har betalt 27 Cents til Antwerpen/Rotterdam; Svovl Marseille 8.75 Doll., Pitchpine Buenos Aires 200/- og Oliekager Danmark kan antagelig nu gøres til 8.50, 9.00 Doll. for Decbr./Jan. Cuba noterer 27/6d. for December, 25/- for Januar, Cuba/Marseille 27/6d. for Februar.

Vestgaaende Noteringer er stadig lave, ca. 3.25 Doll., Weser/Pensacola Kainit, 3.00 Doll. Antwerpen-New Orleans Cement, 12/6d., 13/- Antwerpen-Gulden Kainit og 11/-, 12/- Nord Staterne. Kullaster til Montreal for Vaarafskibning indikerer 7/-, 7/6d.

Vancouver-U.K./Cont. December er sluttet til 45/-.

SYDAMERIKA

Fra Kontinentet rapporteres ingen Slutninger ud med Kul. Wales-lower ports har faaet Tonnage til 17/3d. helt prompt og 15/- December, men da license endnu ikke er givet, er det et Spørgsmaal om Lasterne kommer af Sted foreløbig. Det hjemgaaende La Plata Marked er fast, omend svingende. Prompte Baade findes der ikke mange af, og de, som er der, faar gode

(Fortsat fra Side 793).

Under Arbejdsløsheden vilde Depressionen faa frit Spillerum, og det vilde blive umuligt at gøre noget for at udvide Produktionsmulighederne. Der byggedes ingen nye Fabriker og kom ingen nye Maskiner paa Markedet. Udviklingen stagnerede, medens Befolkningstilvæksten tiltog — det hele vilde ende i et Kaos, man ikke tidligere har oplevet Magen til.

Al Tale om Arbejdstidens Nedsættelse maa anses for at være ganske absurd. Teknisk-økonomisk er det

Endvidere følgende Lastdampere:

»Capulin«	7,800	
»Chickasow«	7,800	
»City of Flint«	7,800	
»Lehigh«	7,800	
»Quaker City«	7,800	
»West Canon«	8,600	
Ialt		47,600

Endvidere skulde United States Lines Dampere »Agamemnon«, »Mount Vernon« og »America« paa til sammen 21,144 Tons udbydes til Salg eller Leje.

Planen skal ifølge Ophavsmanden, Commissioner Teller's Udtalelser ikke være at forstaa som en endelig Bestemmelse om Skibenes Overgang til privat Drift, men snarere som et Forsøg paa at komme under Vejr med den amerikanske Rederiverdens Anskuelser angaaende Retningslinierne for Handelsflaadens Udvikling. Maaske er det ogsaa det første Skridt til Imødekommen af en Senatsresolution (foranlediget af Senator Jonea) om Krav til »Shipping Board« om overfor Senatet at klarlægge dets Synspunkter vedrørende Handelsflaadens Fremtid.

En medvirkende Aarsag til »Shipping Board«s Plan er maaske den Omstændighed, at Bevillingerne til »Shipping Board« for indeværende Aar er nedsat til 13,900,000 Dollars fra 24 Millioner Dollars i Fjor.

»American Ship and Commerce Corporation« (»United American Lines«) har allerede i Juli i Aar til Hamburg-Amerika Linien solgt tre store Passagerbaade, nemlig:

»Resolute«	17,258	
»Reliance«	16,798	
»Cleveland«	15,746	
Ialt		49,802

Alle tre Skibe er byggede i Tyskland for Hamburg-Amerika Liniens Regning og overgik i amerikansk Eje efter i nogen Tid at have tilhørt den hollandske Amerika Linie.

Rater, omkring 45/-, 46/-. Saasart vi kommer ind i Januar er Raten 36/3, 25/-, Februar ca. 30/-, og Marts/April er gjort til 26/3d. Til 3 Havne Bergen/Stockholm rapporteres sluttet til 41/- og 42/6d., December Annullering.

ØSTEN

er forretningsløs. Australien-U.K. noterer 50/-, og Rederne forlanger nærmere 55/-, Celebes-Aarhus, Januar, har faaet en større Baad til 62/6d. pr. Ton Copra. For senere Lastning indikeres betydeligt lavere. Durban-Port Said har betalt 35/- for prompt, og Durban-Sabang 15/-, 15/1, 15/2.

TIME CHARTER

7,500 Tonner 1 Rundrejse 2.00 Doll., 3,800 Tonner 1 Rundrejse Vestindien 1.90 Doll., 2,400 Tonner 1 Rundrejse 3.00 Doll. Større Baade for »world trade« og 2,000 Tonnere i europæisk Fart er efterspurgt, men der gøres ikke meget, da Raterne endnu er for daarlige og Chancerne i det aabne Marked for fristende til at binde sig for længere Tid.

aldeles umuligt at gennemføre de Planer, der er kommet frem i Amerika, og der er derfor ingen Grund til at tro, at de nogensinde vil blive til andet end et Nummer i Lirekassen i agitatorisk Øjemed. Den Skade, de kan forvolde, vil derfor kun være ganske forbigaaende. Noget reelt vil der aldrig komme ud af Arbejdsdagen paa seks Timer, fordi den i sig selv er en Umulighed. De ovennævnte Eksempler er tilstrækkelige til at vise det.

Johannes Lehmann.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

„Fox III“ lider Havari.

Fra Grønland er der indløbet Efterretning om, at Kryolit-Mineselskabets Damp-Skonnert »Fox III« har set sig nødsaget til at returnere til Ivigtut paa Grund af Havari. »Fox III« afsejlede den 21. Oktober fra Ivigtut med en Ladning Kryolit samt en Del af det Mandskab, der i Sommer har været beskæftiget ved Minedriften. Da Skibet var naaet ned mod Kap Farvel, mødte det voldsomme orkanagtige Storme. Søen brød stadigt over Skibet, og det var helt umuligt at fortsætte Sejladsen. Da Søen havde raseret Kommandobroen samt meget andet opstaaende Gods, besluttede man sig til at vende om og atter at søge op til Ivigtut, og den 26. Oktober naaede Skibet til Stationen. Der er siden foretaget Reparationer saa godt, som det lader sig gøre, og antageligt vil Damperen en af de nærmeste Dage kunne tiltræde Hjemrejsen. Paa denne Tur vil hele Mandskabet, ialt omkring 100 Mand, som har arbejdet i Kryolit-Minerne, følge hjem med Skibet. Det havde ellers været Hensigten, for saa vidt Havariet ikke var overgaaet Damperen, at den skulde have foretaget endnu en Rejse, men dette maa som Følge heraf opgives. »Fox III« vil antageligt kunne ventes til København omkring den 10.-12. December.

Rederiet C. K. Hansens Damper »Spigerborg«, der er fragtet til at hjemføre en Ladning Kryolit for Selskabet, er i Fredags afgaaet fra Ivigtut paa Rejse hertil, og det er muligt, at dette Skib har taget en Del af Arbejderne med om Bord paa Hjemrejsen.

Dansk Styrmand død paa Hospital i Holland.

Styrmand *Hans Svendsen* af Fanø er afgaaet ved Døden efter faa Dages Sygeleje af Lungebetændelse paa et Sygehus i Vlaarding en ved Rotterdam. Den afdøde var godt 40 Aar gammel og ugift. Han havde Hyre som Styrmand med s.s. »Aksel«, tilhørende Rederiet Holm & Wonsild.

Han vil blive begravet paa Fanø.

78 Aar.

En af Fanøs kendte Sejlskibsførere, Kaptajn *Jacob Thomsen*, Nordby, fyldte Torsdag den 18. ds. 78 Aar.

Et Bud paa Leviathan.

Shipping Board har modtaget et Bud paa »Leviathan« paa 4 Mill. Dollars fra International Mercantile Marine Co. Hvorvidt Shipping Board vil acceptere Budet er endnu ikke afgjort, men det tør i denne Forbindelse have sin Interesse at erindre, at den Ombygning, som Leviathan« undergik for et Par Aar siden kostede Shipping Board 9 Mill. Dollars.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

Savnet Skib.

Den finske 4-mastede Skonnert »Brændø«, som den 7. November grundstødte ved det nordlige Øland, men senere kom af Grunden og fortsatte Rejsen, er endnu ikke ankommet til sit Bestemmelsessted Vasa i Finland, hvorfor man frygter, at den er forlist med hele Besætningen, der udgjorde 8-9 Mand. Den var paa Rejse fra Tyskland med Chilisalpeter.

70 Aar.

Fhv. Skibsfører *N. Agger-Hansen* fylder Fredag 26. ds. 70 Aar. Den gamle Sømand har siden sin Konfirmation gennemgaaet »Sømændenes almindelige Livskole« til Søs; men han har ogsaa prøvet andre Ting. Saaledes var han en Tid Inspektør for et Handelsselskab paa New Foundland. Han har været Fører af flere Sejlskibe. Som Skibsfører bjergede han under en svær Storm en italiensk Skibsbesætning, for hvilket han fik Sølvmedaille samt et Diplom, der udtrykte Regeringens Anerkendelse af hans Daad. Under Krigen tog N. A.-H. Plads som Dokmester paa Aalborg Skibsværft. Han har i nogle Aar boet paa Villa »Lysholt« ved Aalborg, ellers har han haft sit Hjem paa Fanø.

FRAGTRATETALLET FOR
OKTOBER 1926

For at Beregningen af de maanedlige Fragtratetal kunde genoptages trods den stadige Udeblivelse af britiske Kulfragter, er der tilvejebragt Fragtansættelser for en Række Ruter, i hvilke danske Skibe i særlig Grad har søgt hen under Kulstrejken, nemlig i Transporten af Kul (og Koks) fra Danzig, Stettin og Rotterdam til Danmark, Kul fra Rotterdam til forskellige Middelhavshavne, Fosfat fra Nordafrika til britiske, nordfranske og belgiske Havne; hertil er føjet Rater for Tilførsel til Storbritannien af Trælast fra Hvidehavet og Kanada og af Korn fra Australien. De paa-gældende Noteringer er fremskaffet for hele Perioden efter April, som er den Maaned, for hvilken det sædvanlige Fragtratetal sidst blev publiceret. — Nedenstaaende er anført Resultaterne af den saaledes rekonstruerede Indeks-Beregning.

	1925	1926
Januar—Marts 1925 gnstl.	100	
Januar	102.1	103.1
Februar	99.2	102.5
Marts	98.8	100.6
April	95.4	98.2
Maj	92.8	93.0
Juni	93.6	97.2
Juli	94.8	104.4
August	94.5	112.8
September	95.6	129.8
Oktober	101.2	159.5

Fragtopgangen i Oktober findes i saa godt som alle Ruter. Særlig stærk er den i den transatlantiske Fart, medens Stigningen for Trælast fra Østersøen har været lidt lavere end den gennemsnitlige, skønt Bestemmelsen om, at Skibene ikke maa føre saa stor Last som i Sommermaanederne, bidrager til at forhøje Raten pr. Standard i Oktober. — Samtidig med Fragtstigningen er gaaet en stærk Forøgelse af Prisen for Skibskul; det nævnes, at der undertiden er betalt indtil tre Gange saa meget som normalt.

POSITIONSLISTE PR. 22. NOVEMBER 1926

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 19.11.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Königsberg 20.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 21.11. til Moji.

s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Sharpness 18.11. til Danzig.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Neufahrwasser 13.11.
s.s. *Alfa*, ank. London 20.11.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Nordenham 19.11.
s.s. *Algarve*, Meyer, afg. Danzig 22.11. til Göteborg.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New York 18.11.
s.s. *Anna*, ank. Stralsund 22.11.

m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. St. Thomas 21.11. til Hamburg.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Philadelphia 20.11.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Honolulu 12.11.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 6.11. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Stavanger 22.11.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Houston 16.11.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Penang 15.11. til Rotterdam.
 s.s. *Askø*, Hjorth, pass. Brunsbüttel 20.11. paa Rejse til Rouen.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Seattle Wash. 22.11.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Ryavalliniemi 16.11.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Hernösand 21.11. til Antwerpen.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Cape Verde 10.11. paa Rejse til Fremantle.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Hull 18.11.
 s.s. *Azel*, Kanstrup, ank. Kubikenborg 19.11.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Björkö 15.11.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Råfsö 18.11.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Walkom 17.11.
 s.s. *Bodil*, pass. Skagen 22.11.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 13.11.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 17.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Stettin 22.11.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Kbh. 22.11.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Rotterdam 12.11.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Charleston 20.11.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Brunsbüttel 19.11.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Aarhus 22.11.
 s.s. *Britta*, pass. Brunsbüttelkoog 21.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Algier 20.11. til Tunis.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Baltimore 19.11. til St. Nazaire.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Emden 16.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Bahia 19.11. til København.
 s.s. *Carmen*, ank. Stettin 20.11.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Valencia 11.11.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 19.11. til Portland.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rotterdam 19.11.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Santos 19.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kaolack 9.11.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Antwerpen 9.11. til Portland Me.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Nyhamn 20.11.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Rotterdam 17.11.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Middlesbrough 18.11.
 s.s. *Danefelt*, Voss ank. Rochester 22.11.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Stettin 22.11.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New Orleans 31.10. til Kbh.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. København 13.11.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk Va 10.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 21.11.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 22.11.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. London 23.11.
 s.s. *Ebba*, ank. Aberdeen 18.11.
 s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. Huelva 20.11. til Valencia.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 20.11. til Tanger.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Danzig 22.11.
 s.s. *Ella*, Ankersen, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. London 18.11.
 s.s. *Elsborg*, Sonnichsen, afg. Brunsbüttel 18.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Trångsund 19.11.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Great Yarmouth 18.11.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Walkom 19.11. til Raumo.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Rotterdam 23.11.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Bathurst 18.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielerkanal 20.11. paa Rejse til Sundsvall.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kenitra 17.11.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Trångsund 19.11. til Calais.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Københavns Red 19.11.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Kbh. 22.11.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Perim 18.11. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Calais 21.11. til Danzig.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Antwerpen 18.11.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, afg. London 23.11. til Esbjerg.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. St. John 20.11.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Dublin 20.11.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Galveston 20.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, sank udenfor Philadelphia 27.10.26.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 20.11. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Memel 3.11.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Stettin 15.11.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, afg. Kbh. 20.11. til London.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Sarpsborg 20.11. til Boston.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. København 19.11. til Leningrad.
 s.s. *Gerda*, pass. Dragør 20.11.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Philadelphia 19.11. til Baltimore.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Flensborg 19.11.
 s.s. *Gunver*, afg. Rotterdam 19.11.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Björkö 19.11.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Riga 21.11.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Hernösand 18.11.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Kbh. 21.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Port Sudan 18.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Rotterdam 21.11.
 s.s. *Harald*, Petersen, ank. London 12.11.
 s.s. *Harriet*, ank. Harburg 22.11.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Rotterdam 22.11.
 s.s. *Helga*, pass. Brunsbüttelkoog 19.11.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Kbh. 12.11.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Thames 20.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 22.11. til Kbh.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 20.11.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Calais 15.11.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Rotterdam 17.11.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Rosario 21.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Trångsund 15.11.
 s.s. *Inger*, pass. Vigo 22.11.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Frederikshavn 18.11.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. København 16.11. til St. John N.B.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Jerne, ank. Makslathi 20.11.
 m.s. *Java*, Topp, ank. Antwerpen 19.11.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Fowey 18.11.
 s.s. *Jenny*, pass. Ushant 17.11.
 s.s. *Johanne*, ank. Sevilla 16.11.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Belfast 16.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Philadelphia 16.11. til Gibraltar.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Avonmouth 21.11.
 m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Nørresundby 21.11.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 19.11.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Skutskär 21.11.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Rotterdam 18.11.
 s.s. *Karla*, afg. Pasages 20.11.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Calais 19.11.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Kbh. 18.11. til Antwerpen.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Vladivostock 21.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
23. November 1926.

London	18,20	Madrid	57,10
New York	376,00	Amsterdam	150,40
Berlin	89,20	Stockholm	100,25
Paris	13,65	Oslo	96,65
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,47
Zürich	72,55	Prag	11,47
Rom	16,00	Wien	53,05

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejert af 12½ Tons elektriske Transporters, 8 Tons Flydekræner, Skæme med elektriske Kajakraner, 34.000 m² Kajplads, Bugserbaade, Løgtore, Værksteder etc.
Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

ROTTERDAM**AMSTERDAM****ZAANDAM****ANTWERPEN**

Corn. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Avenue d'Italie 84. Telegr.-Adr.: Fransswart.

Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.

ROTTERDAM

STETTIN

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

AMSTERDAM

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.

LISSABON

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 **LISSABON** Telegr. Adr. »Beckmann«**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

GHENT

TLG. ADR.:
"RIPPON"TELEFONER
1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

GENOA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

DANZIG

CODER:
BOE,
WATKINS,
A.B.C. 5^{TE} & 6^{TE} UDG.

CODER:
BENTLEY'S,
SCOTT'S 9^{TE} & 10^{TE} UDG.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegir« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

KÖNIGSBERG

"STAUEREI NAUTICUS"

KÖNIGSBERG

LIZENTSTRASSE 8 · TELEFON 5104

PILLAU

LIZENTSTRASSE 5 · TELEFON 11

PILLAU

Telegram-Adresse: Nauticus

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

KÖBENHAVN

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- & KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KÖBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KÖBENHAVN

**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KÖBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattelefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kielerkanal 22.11. paa Rejse til London.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. London 12.11.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Bloch, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Baltimore 7.11.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape of Good Hope 10.11. paa Rejse til Australien.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Lynn 20.11.
 s.s. *Lifland*, Rasmussen, ank. West Hartlepool 18.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Dunnet Head 21.11.
 s.s. *Lillian*, ank. Kotka 22.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Wiborg 22.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Santos 22.11. til Kbh.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 21.11.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Danzig 21.11.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, ank. Aalborg 22.11.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Suez 11.11. til Penang.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Hook of Holland 22.11. til Danzig.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 19.11. p. R. t. Finland.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, ank. Kbh. 20.11.
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 21.11.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Rouen 20.11. til Hook of Holland.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Hamburg 9.11.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Kbh. 17.11.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 20.11. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Danzig 12.11.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Catania 22.11. til Messina.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nyköbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. London 23.11.
 s.s. *Nancy*, pass. Skagen 22.11.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Penang 22.11.
 s.s. *Nautik*, ank. Hull 14.11.
 s.s. *Neptun*, pass. Holtenau 20.11.
 s.s. *Nerma*, ank. London 18.11.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Lissabon 22.11. til Kbh.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Raumo 22.11.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. St. Servan 18.11.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Rotterdam 18.11.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Raumo 20.11.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i København-Stettin-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Zaandam 20.11. til Kotka.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 26.10. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Hull 11.11. til Charleston.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 18.11.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Rouen 23.11.
 s.s. *P. N. Damn*, afg. Rotterdam 12.11.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Macassar 19.11. til Colombo.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. San Francisco 12.11.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Sydney N.S.W. 19.11.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Aalborg 21.11.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Kbh. 21.11. til Sundsvall.
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Leningrad 20.11. til Velsen.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Kielerkanal 19.11. paa Rejse til Grångsand.

R

s.s. *Randi*, pass. Cuxhaven 19.11.
 s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Durban 8.11.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Leningrad 20.11.

s.s. *Romø*, Olesen, afg. Brandöhamn 21.11. til Trångsund.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, pass. Skagen 18.11.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Kbh. 18.11. til Leningrad.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 18.11. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Kbh. 18.11.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Malta 19.11. p. R. t. Leixoes.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. Sundsvall 17.11.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 22.11.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Hook of Holland 19.11.
 s.s. *Simone*, Albertsen, pass. Brunsbüttel 22.11. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Antwerpen 17.11.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Hull 16.11.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Danzig 14.11.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbh. 19.11. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, pass. Prawle 19.11.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Zaandam 20.11.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Ivigtut 19.11.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Kbh. 17.11.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Emden 15.11.
 s.s. *Stella*, pass. Dungeness 18.11.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Bremen 9.11. til Montreal.
 s.s. *Svanholm* Petersen, ank. Liverpool 21.11.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Gefle 16.11. til Honfleur.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Rotterdam 6.11.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Emden 21.11.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Rotterdam 20.11.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va. 7.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Rufisque 17.11.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Birkenhead 20.11.
 s.s. *Taarnholm*, Falk, afg. Kbh. 18.11. til Manchester.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver B.C. 14.11.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 11.11. til Pensacola.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Bordeaux 21.11.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, afg. Frederikshavn 22.11. til Kbh.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbh. 21.11.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Antwerpen 17.11.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Brunsbüttelkoog 22.11.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Cadiz 21.11. til Lissabon.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Amsterdam 19.11. til Kaskö.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Kbh. 19.11.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbh. 16.11.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Southampton 15.11.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Ziguinchor 15.11. til Rotterdam.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Björkö 16.11.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 10.11.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Calais 19.11.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Antilla 19.11.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Kbh. 31.10. til Hampton Roads f.O.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Aarhus 18.11. til New York.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Hernösand 20.11. til Raumo.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Bremerhaven 11.11.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Gravesend 19.11.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Rt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Sevilla 18.11.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Emden 21.11.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbh. 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 GADE

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavns***Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for: »SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«**KØBENHAVN B** KRISTIANSGADE 22Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER**REPARATIONSVERFT**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 T.

En » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.**OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK**HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

VEJRØGADE 15, STR. · TELF. RYVANG 2131 y.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.Overlag gives for Fremkøffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**Mountstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.**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.

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.
SUNDERLANDEjere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars« »Robert L. Cook« »Hutton« »Stags«

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORAARSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillip«

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
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRSTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

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

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovantering · Lager af alle Skibsformødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

Telegr.-Adr.: Stevedore · Telef.: 1262

Coder: Watkin's, Scott's 9th Edition

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlers
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannola
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohne
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlers
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blombergs
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklunde
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Association
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde
Sörnäas	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde
Hangö.	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Exports
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlroos
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqviste
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqviste
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Associations
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompts
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed
Möllersvik.	Stuvarebolaget	»Prompts
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed
Himango	Stuvarebolaget	»Prompts
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speed
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatches
do.	F. Thompson	»Thompson
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompts
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompts
Kemi	S. R. Bygglin.	»Byggline
do.	Stuvarebolaget	»Prompts
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 49

FREDAG 3. DECEMBER 1926

33. AARG

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

KØBENHAVN SOM OMLADNINGSHAVN

Med *Nationaltidende* som Kilde bringer udenlandske Aviser — navnlig Hamburgbladene — en Skrøne om, at Københavns Havn er for dyr som Omladningshavn. Denne Kendsgerning hævdes der, er Aarsagen til, at Islands Dampskibsselskab omlægger sine Ruter med direkte Forbindelse Island-Hull-Hamburg.

Det er ganske meningsløst, at et saadant Rygte kolporteres i den udenlandske Presse, naar det er en Kendsgerning, at Havneafgifterne i København praktisk talt er som før Krigen, og at man overalt i den udenlandske Fagpresse paa Bekostning af andre Verdenshavne fremhæver Københavns billige Havnepolitik. Siden Krigen har der stadig fundet Takstnedsættelser Sted baade i Københavns Havn og i Frihavnen, sidstnævnte Sted blev saaledes i Oktober baade Pakhusleje og Arbejdspenge nedsat med circa 10 Procent, og vi staar sikkert snart overfor yderligere Nedsættelser. Sandheden er da ogsaa, at Omladning i Københavns Havn og Frihavn er baade hurtig, billig og fordelagtig. Den islandske Trafik er af en ganske speciel Karakter, og bliver særlig dyr i de Tilfælde, hvor Kørsel er nødvendig fra Skib til Skib — en Følge af, at Lønningsniveauet ligger betydeligt højere her end i alle andre europæiske Lande.

GAAR AARHUS I SIG SELV?

Med nogen Skarphed har vi i disse Spalter følt os forpligtet til, i Skibsfartens saavel som i Aarhus' egen Interesse, at kritisere visse Forhold i Administrationen af Aarhus Havn. Særlig skarpt har vi protesteret imod den ganske meningsløse Havneafgift - Beregning af fuld Last, selv om paagældende Skib kun lossede en Brøkdæl af den i Aarhus. Vi har ogsaa været nødsaget til at opholde os over de rudimentære Litspenge og det ganske forkastelige Bugseringsmonopol samt det kommunale Tvangslodseri.

Vi har ikke lagt Skjul paa, at vi kun nødtvunget kritiserede de aarhusianske Havneforhold, fordi Aarhus selv gik i Breschen for den mest paakrævede af alle Havnereformer — Ned-

sættelsen af Havnetaksterne. Med Rette indsaa Havneudvalget i Aarhus, at Havnen umuligt kunde opretholde sin Stilling som Emporium for et stort jysk Opland, hvis de prohibitive Takster opretholdtes. Derfor foreslog det at nedsætte Taksterne, men blev forhindret deri af Sammenslutningen af Provinshavnene og det med Skibsfarten konkurrerende Statsbaneministerium, der indlagde sig herostratisk Berømmelse ved at stadfæste de gældende og altfor høje Takster 5 Aar frem i Tiden.

Den Kritik, som vi har fremsat her i Bladet, falder forøvrigt nøje i Traad med de Stemninger, der gør sig gældende i ledende aarhusianske Handelskredse. Paa Aarhus Handelsforenings Generalforsamling sidste Uge udtalte saaledes Foreningens Formand, Konsul *Drescher*:

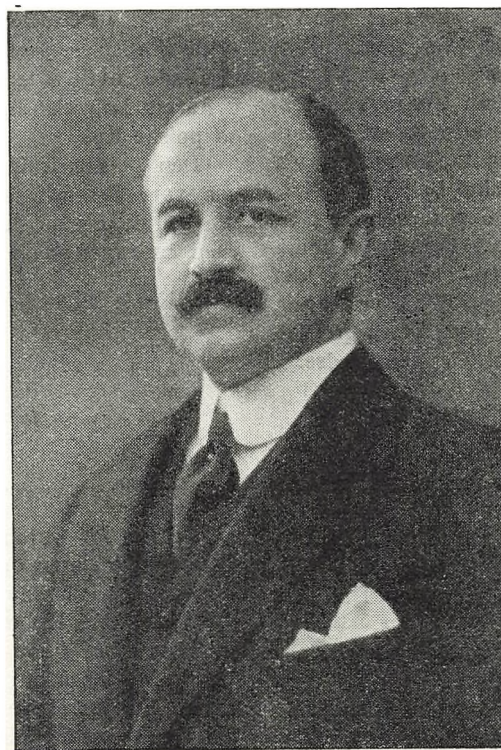
Den urimelige Skibsafgift.

I Aarets Løb har Bestyrelsen modtaget adskillige Henvendelser fra interesserede Medlemmer om fortsat at virke for en Nedgang i Skibs- og Vareafgifterne, hvilket Bestyrelsen ogsaa har gjort ved gentagne Henvendelser til Havneudvalget. Særlig har vi peget paa den ganske urimelige Takst, der dikterer Skibe Afgift af deres fulde Drægtighed, selv om

Skibet kun losses en mindre Partladning. Overfor denne Takst reagerer Rederne meget kraftigt og flere udenlandske Linjer, saaledes den store Glen-Line, vægrer sig endog ved fremtidig at lade sine Dampere anløbe Aarhus med Partladninger, før der er ansat en mere rimelig Afgift, hvilket navnlig generer Aarhus Oliefabrik i høj Grad. Det skal anføres, at det ikke er Aarhus Havneudvalg, der modsætter sig Nedsættelse af Afgifterne, men en saadan bliver alligevel vanskelig at gennemføre, fordi Ministeriet for offentlige Arbejder i hvert Fald hidtil har fulgt Sammenslutningen af danske Havne, der mener, at Havne indenfor en bestemt Rayon skal holde ens Takster for Konkurrencens Skyld. Det er sørgeligt, at en Havn som Aarhus, der har alle Betingelser for Udvikling, tvinges til at tage større Afgifter end Havnens Økonomi kræver. Det vilde i hvert Fald kun være rimeligt, at der toges Hensyn til Kravet om Nedsættelser for Aarhus paa de Omraader, der har speciel Interesse for Byen og hvor en Nedsættelse altsaa umuligt kan genere Nabohavne; jeg tænker her paa f. Eks. Raaprodukter til Oliefabrikation og Chokoladeindustrien, men ikke en Gang her kan Nedsættelse til-lades.

Til dette berettigede Krav fra Handelsstanden oplyste Medlem af Aarhus Havne-

25 AARS JUBILÆUM



GENERALKONSUL CHRISTIAN HOLM

Siden 1. December 1901 har Generalkonsulen med stor Dygtighed beklædt Stillingen som administrerende Direktør for Det Danske Petroleums Aktieselskab. Med sin fornemme og dog naturlige Værdighed og alsidige kommercielle Indsigt har han været selvskreven til at beklæde en Række Tillidsposter, navnlig i Tilknytning til Skibsfarten. Generalkonsulen er saaledes bl. a. Bestyrelsesmedlem af Dansk Dampskibsrederiforening.

udvalg, Konsul *Barnow* — vore Læsere vil mindes, at Hr. *Barnow* oprindeligt tog stærk Afstand fra vor Kritik — at Havneudvalget »netop i Forgaars« til Aarhus Byraad havde indgivet et Forslag om Nedsættelse af Skibsafgifterne, saa de bliver som i København: 15 Øre pr. Netto Registerton for selve Skibet, men kun for Indgaaende, og 20 Øre pr. Ton for indladet eller udladet Last.

Hvis Byraadet gaar med til dette naturlige Krav, og hvorfor skulde det ikke det, er meget allerede vundet. Baaede for Skibsfarten og for Aarhus. Dog er dette langtfra tilstrækkeligt. Litsenpengene maa væk; de er jo en absurd Overlevering, et Krav for ikke ydet Tjeneste. Ogsaa det kommunale Tvangslodseri. Paa det Punkt var Hr. *Barnow* beklagelig ukklar. Han kom ikke nærmere ind paa Spørgsmaalet, men oplyste blot, at Lodspengene nu er de samme, som da Havneudvalget overtog Lodsvesenet. Derimod omtalte han ikke, at Skibe, der ønskede Bugserbaad, ikke kunde faa denne, medmindre de tog *kommunal* Lods ombord for at føre Skibet de Par Skibslængder ud af Havnen. Saadan var Forholdet i alt Fald indtil for ganske nylig. Vi skal villigt indrømme, at vi ikke er i Besiddelse af nye Eksempler paa denne skandaløse Tvang, siden Marineministeriet dekreterede, at Sølodsens var saavel berettiget som forpligtet til at lodse Skibe fra Aarhus Havnekaj — med andre Ord, at det ikke er nødvendigt eller paatvunget ogsaa at betale en kommunal Lods for at føre Skibet de ti første Skibslængder. Men er Tilfældet dette, at Havneudvalget alligevel fremturer i at nægte Bugserbaad til Skibe, der ikke vil afpresses Penge til den ganske upaakrævede *kommunale* Lods, ja saa benytter det sit Monopol paa Slæbning til at sabotere Marineministeriets forstandige Dekret. Det kan man ikke komme udenom. Vi afventer derfor med Spænding Indberetning om, hvor tilfredsstillende eller utilfredsstillende dette Klagepunkt er ordnet i Praksis.

Siden Mødet i Aarhus Handelsforening har Byraadet haft Spørgsmaalet om Taksterne til Behandling. Ved denne Lejlighed mindede Borgmesteren om, at Aarhus Havn allerede i Fjor vedtog betydelige Nedsættelser af Skibs- og Vareafgifter. Men Ministeriet for Offentlige Arbejder havde nægtet Approbation af denne Nedsættelse, fordi andre Provins-havne havde protesteret imod Nedsættelsen. (Som bekendt mener visse Havne, der i Storhedsvanvid har forbygget sig, at Skibsfarten skal betale for disse rent lokale Ekstravagancer). Paa Borgmesterens Forslag vedtog man paany at indsende Forslag til Ministeriet om Nedsættelse af nævnte Takster, og det turde være af Interesse at se, om Ministeriet har, skal vi sige, det fornødne Mod til igen at nægte Tiladelse til dette berettigede Kravs Gennemførelse.

INTERNATIONALT SAMARBEJDE

Et meget vigtigt Møde er i disse Dage afsluttet i London. Det blev holdt under International Shipping Federation's Auspicier med Repræsentanter for Skibsfarten fra England, Danmark, Norge, Sverige, Frankrig, Tyskland, Belgien og Holland. For Danmark deltog Skibsreder Chr. Sass og Direktør E. Maegaard.

Man drøftede de betydningsfulde Spørgsmaal angaaende Rederorganisationerne i Antwerpen og Rotterdam og Resultaterne af den anden internationale Søfartskonference i Geneve i Juni Maaned. Ligeledes drøftede man Ordningen af Arbejdstiden ombord i Skibe, som vil komme til Behandling paa Søfartskonferencen i 1928. Det er givet, at Rederne vil modsætte sig de Krav, der er fremsat fra anden Side m. H. t. Ændring af Arbejdstiden, og som vilde koste Skibsfarten kæmpemæssige Summer. Disse Krav afledtes i Krigens og Efterkrigens Højkonjunktur-

periode, men er uforenelige med normale Skibsfartstider.

Der er blandt Redere stor Utilfredshed med den Maade, paa hvilken de maritime Arbejdskonferencer i Geneve sammensættes. Først og fremmest er mange af Repræsentanterne uden Kendskab til maritime Forhold, der er heller ingen Garanti for at de Folk, der bliver udpeget til at varetage Søfolkenes Interesser, tilhører de anerkendte Sømandsorganisationer, og helt meningsløst er det, at Ikke-Søfartsnationer som f. Eks. Schweiz har samme Stemmeret paa Konferencen som de store Søfartsnationer. Selv om Schweizerne plasker husvant til Søs paa Lac Lemane, saa er deres Søfartsproblemer næppe de samme som de Nationers, der sejler Vandet tyndt i Verdenshavene. Den almindelige Stemning paa Møderne var utvivlsomt den, at Skibsfartens Mænd har skellig Grund til at stille sig en garde imod det meste af det, der har sit Udspring i Geneve, og det var alvorligt paa Tale, om Rederne for Fremtiden ganske skulde afholde sig fra at sende Repræsentanter til disse parodiske »maritime« Konferencer. Der herskede ogsaa paa Mødet stor Utilfredshed med, at Joint Maritime Commission, som er en Institution oprettet for at fungere som teknisk Raadgiver for Arbejdsbureauet, ved den stedfundne Udvidelse af Medlemstallet har faaet Medlemmer som ingensomhelst Tilknytning har til Søen og Søens Folk.

Umiddelbart efter Shipping Federations Møder afholdtes Chamber of Shipping i London Møde i det internationale Udvalg, der beskæftiger sig med traadløs Telegraf ombord i Skibe. Her var Danmark repræsenteret af Direktør E. Maegaard og Premierløjtnant H. Garde.

Formaalet med dette særlige Møde var at søge begrændset den tilstundende Washington Traadløse Konferences Omraade til land-telegrafiske Problemer. Sikkerheden til Søs var man enig om burde afgøres paa en anden Konference, og vi forstaar, at den engelske Regering, antagelig i Løbet af 1928, vil indkalde til en saadan i London.

POLENS KULPRODUKTION

I de Statistikker, offentliggjort fra Tid til anden heri Bladet, over Eksport fra Danzig og Gdynia, har der i Aarets Løb vist sig en mægtig Stigning i Eksporten af polske Kul.

Den polske Kulproduktion er, ifølge Indberetning fra vort Gesandtskab i Warszawa til Udenrigsministeriet, da ogsaa steget kolossalt i indeværende Aar. Den andrager saaledes:

Januar 1926.....	2,456,279	Tons
Februar —.....	2,141,908	—
Marts —.....	2,295,411	—
April —.....	2,182,364	—
Maj —.....	2,234,927	—
Juni —.....	2,660,767	—
Juli —.....	3,481,864	—
August —.....	3,687,979	—
Septbr. —.....	3,769,911	—

Tallene for Oktober Maanedes Produktion er endnu ikke opgjort, men det menes, at de vil blive en Smule mindre end i September.

Stigningen i Kulproduktionen i Polen skyldes selvfølgelig i høj Grad den engelske Kulstrejke, og faa Lande har i saa høj Grad som Polen høstet Fordel af denne Strejke. Ikke alene i Kraft af Produktionens Stigning, men i endnu højere Grad som Følge af de svimlende høje Priser, som er blevet betalt for polske Kul.

Er Produktionen forholdsvis steget saa enormt, er Eksporten det i endnu højere Grad. Man sammenligne blot. I September 1925 var den samlede Eksport af polske Kul 573,079 Tons; i September iaar androg den 1,988,000 Tons — altsaa en Stigning paa 1,414,921 Tons.

(Fortsættes Side 807).

DET NYE SPANSKE FRUGTCERTEPARTI

Paa et Møde i København den 17. November vedtoges af Repræsentanter for Rederne det før nævnte Frugtcerteparti, som er udarbejdet af Baltic and White Sea Conference. En Kopi af Certepartiet er iflg. *Norges Handels & Sjøfartstidende* trykt og oversendt de spanske Frugtbefragtere til endelig Vedtagelse. Certepartiets Navn bliver »Revideret Spanfruccon Charter« og Konferencen haaber, at det kan blive benyttet fra 1. Januar 1927. Imidlertid haaber man, at Rederne vil holde ud for de tre vigtigste Punkter i det nye Certeparti, af hvilke det første er, hvilken Tid, der skal regnes. Dette er et af de vanskeligste Punkter i Tilfælde af for megen Tonnage. Det vil blive ordnet ved følgende Passus:

»Notwithstanding any customs of the port to the contrary, and irrespective of vessel being in berth and/or free pratique or not, the lay-days at loading or order ports shall count from vessel's arrival at or off such port if arriving between 8 a.m. and 2 p.m. on a working day. For vessels arriving after 2 p.m. the time shall count from 8 a.m. on the following working day, unless loading commenced sooner, in which case time to count from commencement of loading.

Time lost in fumigating vessel not to count as lay-days, or as demurrage days.

Time used in shifting from one port to another, not to count as lay-days, or as demurrage days.

Detention caused by strikes, lockouts, ice, floods and quarantine not to count as lay-days, unless vessel is already on demurrage.

Spørgsmaal Nr. 2:

Det anbefales derfor Rederne at holde ud for »net terms« i Lastehavnen i Henhold til:

»Irrespective of any local or general customs to the contrary, the Charterers shall also pay all and every expense incurred at port or ports of loading or order ports, including the total cost of loading and stowing, the total amount of Spanish taxes, local and/or national, also harbour charges and dues, mole dues, pilotage, mooring and unmooring, agency and custom-house clearance, gratuities and obventional

custom house fees, hire of lighters and waggons, co-opeage and any other dues or charges otherwise payable by owners who shall also be free of address commission, they paying only the Derramas Tax and hire of tugs, if used«.

De eneste Udgifter Rederne har under denne Klausul er Derramatold og Leje af Bugserbaad.

Hvis Rederne finder det vanskeligt at vedtage disse Betingelser, kan de alternativt forlange de saakaldte Grossbetingelser, nemlig saaledes, at Fragten er: in full of all port charges, mole dues on vessel and other dues and pilotage, etc.

The Charterers to pay all Spanish taxes, except Derramas Tax.

The cargo to be loaded and stowed under the direction of the Master or his officers by a Stevedore appointed by the Charterers, Owners paying a total amount of per ton of 1,000 kilos, in which price is included labour insurance.

Det tredje Spørgsmaal, som har foraarsaget megen Disput, er Overtiden. Det hænder ofte, at Størstedelen af Lasten er indtaget under Overtid eller paa Søndage, og Rederne er derved blevet debiteret med en stor Del, kanske hele Udgiften, selv i de Tilfælde, hvor Skibet er kommet paa Demurrage. Det er ogsaa klart, at ved en saa følsom Ladning som Frugt, er Overtiden hovedsagelig i Befragternes Interesse, Rederne vil blive beskyttet i saadanne Tilfælde ved følgende Klausul:

At port or ports of loading and/or discharge the Charterers or their Agents have the right of working day and night, also Sundays and Holidays, they paying the total cost of such overtime and all extra expenses thereby incurred.

If such work be carried out outside ordinary working hours at the Master's request, the Owners to pay the total cost and all extra expenses thereby incurred.

Ved at holde ud for disse Betingelser nu, vil Rederne være i Overensstemmelse med Aanden i det nye Certeparti og vil opnaa en god Basis for deres Kalkulationer.

EN BERIGTELSE

Dansk Søfarts Tidende for 26. November d. A. bringer en Artikel med Overskriften »Er Bemandingslov nødvendig«, indsendt af Sekretær i Dansk Sejlskibsrederi Forening, Kaptajn H. L. Hansen.

Uden paa nogen som helst Maade at ville beskæftige mig med Artiklens øvrige Indhold, ønsker jeg at berigtige de Udtalelser, som Kaptajn Hansen tillægger mig i mit Foredrag »I amerikansk Time-charter-Fart.«

Fejltagelsen skyldes enten at Kaptajn Hansen ikke ganske nøje erindrer mine Udtalelser, eller at disse af mig er fremsat paa en saadan Maade, at de har kunnet misforstaas.

I den Del af mit Foredrag, som omhandlede Besejlingen af Orinocofloden for Lastning af Asfalt til New York, udtalte jeg, at de klimatiske Forhold efterhaanden medførte, at Besætningen blev erstattet med Negre. Noget bestemt Antal erindrer jeg ikke at have

nævnt, men Forholdet var det, at Dæksbesætningen erstattedes med det samme Antal Negre, nemlig ialt 7 Mand, hvoraf 1 Tømmermand. I nævnte Periode sejlede jeg som 1ste Styrmand.

Da Kaptajn Hansens Citat af mine Udtalelser ligeledes giver det fejlagtige Indtryk, at Besætningerne i de af mig senere førte Skibe i amerikansk Time-charter-Fart til Stadighed ogsaa var Negre, berigtiger jeg ogsaa dette.

I den Del af mit Foredrag, som drejede sig om den Tid, jeg senere sejlede som Skibsfører i Time-charter-Farten, udtalte jeg mig ikke om Besætningsforholdene. Besætningerne i nævnte Periode var altid hvide Folk, og da saavidt muligt danske Søfolk, ligesom Besætningernes Størrelse var den, som det den Gang var Skik, og fandtes forsvarligt.

H. P. Hagelberg.

KULUDFØRSLER FRA TYSKLAND

En Delegation fra Ruhr-Området har i Berlin gjort Forestillinger overfor Myndighederne for at opnaa Lempelser i Bestemmelserne for Udførsel af Kul. Det drejer sig i første Række om Kuleksporten fra Rhin- og Ruhr-Havnene, og Delegationen hævdede, efter hvad *Hamburger Fremdenblatt* meddeler, at det er urigtigt at tale om Kulknaphed i Tyskland.

Industrie- und Handelszeitung omtaler de Beslaglæggelser af Kulladninger, der har fundet Sted, men som bekendt ikke skyldtes Kulknaphed, men det, at man havde opdaget, at der havde fundet Tyverier Sted af Udførselstilladelser, udstedte af det rhinsk-westfalske Kulsyndikat.

Paa Grundlag af disse stjaalne Udførselstilladelser skal der derefter være udført ikke mindre end ca. 100,000 Tons.

DAGLIGT LIV PAA EN NORD-ØSTERSØ-TRAMP

AF TELEGRAFIST T. O. VEIBEL

Torsdag Middag den 22. Juli 1926 afgik s.s. »Erik« fra Burmeister & Wain's Værft til Finland efter en Last »Pappersvet« til Frankrig. Den havde været oplagt et Aarstid og saa farlig ud. Det brede, røde Skorstensmærke var næppe til at se, og hvad Kulør man i sin Tid havde givet Redningsbaadene, gav disses Udseende ikke megen Hjælp til at udfinde. De øvrige Dele af Skibet, synlige som skjulte, var i en lidet kønnere Tilstand. Det eneste, som gjorde Indtryk af at være nyt, var Besætningen; Indtrykket var næsten fuldtud korrekt: kun Kaptajnen og 2. Styrmand havde tidligere været om Bord. Alle vi andre, og da især Maskinisterne, gik paa Opdagelser og gjorde i den første Tid hver Dag uventede Fund.

Efterhaanden som vi arbejdede os Nord paa — i fint Vejr og med hele 8 Knobs Fart — skiftede Billedet. Hver Dag var der en Skuren og Skruppen og Spulen, og da vi naaede Haukipudas, en Træudskibningsplads i Uleåborg-distriktet, kunde man med lidt god Vilje godt se, hvor »Svedekassens« graa Maling begyndte, og hvor Husenes hvide holdt op. Skorstenen var, hvad der blev malet først. Den var skam helt oplivende at se paa!

Radiostationen, mit Domæne, var til at begynde med ikke Spor mere hyggelig at skue, end man turde vente. Gnistrum og Højspændingsledninger, Koblingsspøler og Variometer, der bør straae som Solen, og senere ogsaa kom til det, var irrede og grimme, og hvad der kunde ruste, var rustent. Modtagerens Honeycombspøler var klamme og fugtige, og hvad der næsten var det værste, Nomenclature, »Admiralty List of Wireless Signals«, og øvrige Fortegnelse og Takst-tabeller, som Dansk Radio A/S sætter saa stor Pris paa at se rettet up to date, var meget langt fra denne atraaværdige Tilstand. Der var Job!

Der er lang Vej fra København til Haukipudas, og først Mandag Aften raslede Ankeret i Bund. Uret sagde, at det var sent paa Aftenen, men Solen stod højt paa Himlen, og Mørke eller Skumring var der næppe Antydning af Natten igennem. Kl. 12½ var hele den nordlige Himmelskvadrant et Flammehav, og Solens Skive havde ikke været usynlig 2 Timer, før den paany hævede sig over Skærgaardens Holme.

Lasten tages om Bord.

»Pappersvet« er tynde Træstammer, 15-25 cm i Diameter, skaaret af i Længder paa 1 m. De bliver flaadet ned ad Elvene i uhyre Flaader, holdt sammen af store, sammenlænkede Stammer. Ved Elvmundingen bliver de lastet i Pramme, som siden slæbes ud til Skibenes Ankerpladser.

Paa Turen ud bliver de »taljet«. Der er to Repræsentanter for Afskiberne, to for de franske Købere, og paa Skibets Vegne 1. Styrmand og jeg. Det er noget af en Festforestilling at være med til den Tælling. Afskibernes Folk er Finner, »Aektfinner«, men af Modtagernes er den ene en Svenskinne, Hugo Sjöstedt, der om Vinteren studerer Jura i Helsingfors, den anden en Pariser ved Navn Pierre Lancien. Han kan ikke lide dette kolde, nordlige Land. Han abonnerer paa *Le Petit Parisien* og fabler ustandselig om Boulevarderne. Alle 4 er bevåbnede med lange Maalestænger og maaler, »metre« Højden af Pappersvetstakke — det ene Parti naturligvis, hvor de er lavest, det andet, hvor de er højest. De kære Væsner! De vil saa gerne snyde hinanden. De skændes, raaber og gestikulerer, som var de alle franske; men Sproget er finsk. Til sidst bliver de enige om en Gennemsnitshøjde: »Yx viskymmenenis«, raaber de. »Ix-Whisky-Wisbon comme ça« svarer Lancien og noterer. Sjöstedt oversætter: »En meter femtiofem,« og vi fører ind i vores Tallybog.

Saadan gaar det hele Vejen ud. »Oiwa«, vor prustende, birkevedbrændende Tovbaad, har sit Mas med at slæbe to store, tungtlastede, klodset byggede Pramme paa tværs af den stride Strøm ud til »Erik«, hvor andre to Pramme ligger langs Siden og snart har afleveret saa og saa mange Favne — som fylder forbavsende lidt i Skibets rummelige Bug.

Men Arbejdet skrider støt fremad, og vi har ikke ligget der en Uge, før vi har 14 Fods Dækslast for og 16 agter. Folkene forsøger endnu et Anslag mod Hovmesterens Ærlighed og Lovlydighed; men Spritskabet er ubønhørligt lukket. Makketutkonen, en trivelig og yderst dekorativ Madam af et spaakoneagtigt Ydre, hanker op i sine to enorme Vidjekurve og gaar ned i sin Baad; hendes blankskurede Kobberkaffekedler bliver langset efter hende, og hun sætter Sejll. Lodsens kommer ud, og efter at alle Formaliteter i Kalytten er overstaaet, trutler vi i Fløjten, Agentens Motorbaad svarer med sit Automobilhorn, og afsted sejler vi, Syd over, bort fra de daglyse Nætter og fra den balsamiske Luft, som er mættet med Duften af Fyr og Lyng og skaaret Ved.

Til Frankrig med Træløst.

I Grunden byder Finland og Forholdene dér nok af interessant Stof at skrive om. Men vil man forsøge ærligt at fremstille sine Indtryk fra dette Land, maa man lægge Beslag paa mere Plads og mere af Læsernes Opmærksomhed, end Formålet med denne Artikel retfærdiggør.

Det er en fælles Egenskab ved alle Trampdampere, at de som Regel stikker i Søen Lørdag Aften og om muligt gaar i Havn Mandag til Arbejdstid. »Erik« gjorde, hvad den kunde, for at følge denne Regel, og tit havde den Heldet med sig. Fra Haukipudas afgik vi Lørdag Aften den 31. Juli, men formedelst det usædvanlig fine Vejr løb vi saa stærkt, at vi naaede at fylde Kul i Brunsbüttel og endda komme ind til Calais i Løbet af Søndagen, den 8. August.

Det var i de Dage, den mindeværdige Lockout i Dunkerque endnu stod paa. »Den enes Død, den andens Brød« er en Sætning, hvis Gyldighed nærværende Blads Læsere formentlig ikke vil bestride. I alle Tilfælde ser jeg en Bekræftelse paa den i den Omstændighed, at Havnen i Calais var overfyldt; hvilket ingenlunde er normalt. Langs begge Sider af Bassin Carlot laa Dampere i to og undertiden i tre Rækker udenpaa hinanden. De elektriske og hydrauliske Kraner arbejdede uafbrudt, og flere Skibe lossede med egne Spil Malm i de lange, smalle Kanalpramme. Props og Tømmer opgav man tilsyneladende ethvert Forsøg paa at transportere bort efterhaanden. Det korte, afbarkede Pappersvet blev stablet paa Havnepladsen, og Stablerne antog Dag for Dag all mere kolossale Dimensioner.

I Frankrig faar man ikke det samme Indtryk af Fattigdom og Nød, som man ikke kunde undgaa at modtage i Tyskland under Rigsmarkens Sygdom og Død. Selvfølgelig er Tilstanden heller ikke fuldt saa betænkelig; men det eneste, man mærker er, at Søfolk og andre Fremmede i noget højere Grad end tidligere er med til at give Forlystelseslivet Præg. Og dog bevarer dette sin gallske Ynde og den fuldkomne Harmløshed og Mangel paa Brutalitet og Paagaanenhed, som er Frankrig egen. Det Fremmedhad, som efter Sigende skal finde Udtryk i Paris, mærker man intet til i Calais; i alt Fald ikke, naar man ikke er Amerikaner.

Tilbage til Finland.

Det er hurtigere at laste Pappersvet end at losse det. Maaske har de finske Arbejdere ogsaa et bedre Tag paa at haandtere det end de franske; hvorom alting er, naar vi ikke at blive udlosset Lørdag, som Meningen var. Og saa synes de styrende Magter aabenbart, at Tempoet gerne kan sættes lidt ned: først Tirsdag Middag er vi sejlklar. Naturligvis skal vi op og hente endnu en Last Træ, men paa Vejen skal vi ind til Rotterdam og tage en Ladning Koks med.

Udenfor Hoek van Holland ligger et halvt Hundrede Skibe af alle Nationaliteter, Størrelser og Bygningsmaader og venter paa at blive taget ind. Lodserne har travlt; men der er saamænd ikke noget at skynde sig efter, for i Rotterdam er Ventetiden lang alligevel. Op til en Uge, forlød det, lærend vi forlod Frankrig. Og der arbejdes Dag og Nat

Slet saa gale som Rygterne er Forholdene nu dog ikke. Vi kom ind næste Dag, Torsdag, ventede et Par Dage og slap af Sted igen Onsdag den 25. August. Forinden havde jeg et grinagtigt Tilfælde med en fransk Kollega.

Vi laa fortojet i Bøjer langs Siden af en middelstor le Havre-Baad, s.s. »C. F. Lemètre«, en snavset, vanrøgtet Kasse med en snavset, vanrøgtet Besætning bestaaende af Negre, Arabere og Franskmænd. En Dag modtog jeg Besøg af dens Telegrafist, Monsieur Jameau, som sagde, at han havde hørt, danske Telegrafister var saa dygtige. Jeg satte ham i en Stol og gav ham en Cigaret. Hans Modtager vilde næsten ingen Ting sige, sagde han: Om jeg vilde være elskværdig nok til at komme over og se paa den? Jeg sagde, at jeg vilde føle mig stolt, om min faglige Dygtighed kunde maale sig med hans; men saasom fire Øjne saa mere end to, var det jo muligt, at vi ved forenede Anstrængelser kunde finde Fejlen.

Altsaa gik vi over for at se paa Bæstet. Det var pakket ind i tre Teaktræskasser og af et System, jeg aldrig havde set før. M. Jameau satte sig paa sin Køje og rullede en Cigaret, mens han med forventningsfulde og fornøjede Blikke saa mig gaa i Gang. Der var ganske vist ikke meget at høre. Jeg skruede Laagene af de tre Teaktræskasser og mønstrede deres Indre. Alt syntes at være i den skønneste Orden. Jeg fulgte alle Ledninger og saa efter, at de var ordentligt fastskruede. Jeg prøvede Antennens Isolation. Jeg gjorde »It, hvad man gør ved en saadan Lejlighed. Jameau's Grin irriterede mig. »Dansk Telegrafister var saa dygtige!« »Vous ne trouvez rien, Monsieur?« spurgte han forhaabningsfuldt. Jeg snærrede.

Saa randt Sherlock Holmes og Arsène Lupin mig i Hu. I mange Aar havde jeg blindt troet paa den engelske Detektivs Læresætning, at naar man har udelukket, hvad der er umuligt, vil hvad som helst, der maatte blive tilbage, vise sig at være rigtigt. Men heroverfor hævder den franske Mesterty, at naar man har udtømt de mulige Udveje og Metoder, saa maa man tage fat paa de umulige. Denne Sætning syntes at kunne finde Anvendelse her: naar Modtageren, rigtigt forbundet, ikke virkede, maatte man lave Forbindelserne gale!

Jeg begyndte med at bytte om paa Antenne og Vand. Glimrende! North Foreland ligefrem brølede i Telefonerne: »QRT if you dont stop you will be reported GNF.«

(Fortsættes Side 810)

U G E T I L U G E (fortsat).

I visse engelske Publikationer har man bebrejdet Polen, at det har benyttet en Tvangssituation til at skrue Priserne op paa polske Kul. Denne Beskyldning forekommer os noget uretfærdig. For Sandheden er dog den, at Agenterne for de engelske Købere havde Ordre til at købe *regardless price*, og de tvang selv Priserne op til den meningsløse Højde ved et særdeles vellykket Forsøg paa at *corner* hele det polske Eksport-Overskud af Kul. Det var jo meget begrænset, hvad andre Nationer fik af polske Kul under den

engelske Kulstrejke; alt hvad der overhovedet kunde eksporteres gik til britiske Havne. Polakkerne selv fik saaledes i September 1926 c. 100,000 Tons Kul mindre til eget Forbrug end i samme Maaned for et Aar siden.



HAVNETAKSTER I SVERIGE

Regeringen har fastsat og fornyet følgende Havnetakster og sanktioneret nedenstaaende Forhøjelser:

Göteborg: Den nye Havnetakst skal gælde i Aarene 1927—30. Samtidig forhøjes de ifølge Tariffen erlagte Afgifter, foreløbig i 1927 med 40 pCt. for Skibe og med 35 pCt. for Varer kommende fra inden- eller udenrigske Pladser, dog med et Par Undtagelser, der gælder Indregistreringsafgiften samt Afgiften for Varer i Transit.

Kungälv: Den i December 1925 fornyede Havnetakst skal gælde indtil Udgangen af 1930.

Marstrand: Havnetaksten skal gælde til Udgangen af 1930, men samtidig forhøjes, foreløbig for 1927, de ifølge Tariffen erlagte Afgifter med 100 pCt.

Uddevalla: Havnetaksten skal vedblive at gælde i Aarene 1927—30, og de ifølge Tariffen erlagte Afgifter forhøjes med 25 pCt., foreløbig i 1927.

Lysekil: Havnetaksterne gælder vedblivende til Udgangen af 1930, og de Afgifter, der erlægges ifølge Tariffen forhøjes foreløbig i 1927 med 10 pCt.

Strömstad: De gældende Havnetakster forbliver i Kraft til Udgangen af 1930.

Gävle: Isbryderafgiften skal i Tiden fra 1. December 1926 til 31. Marts 1927 erlægges med et Beløb, der overstiger Grundafgiften med 135 pCt. Regeringen har yderligere bestemt, at de øvrige ifølge Tariffen erlagte Afgifter med Undtagelse af Afgiften for Varer til udenrigsk Plads, foreløbig for 1927 forhøjes med 50 pCt.

Fjällbacka: De nu gældende Havneafgifter skal forblive i Kraft indtil Udgangen af 1930, og Afgifter, der erlægges ifølge Tariffen forhøjes, foreløbig for 1927 med 25 pCt.

DE SVENSNE SKIBSOFFICERERS OVERENSKOMST OPSIGES

De mellem *Sveriges Redareförening* og *Sveriges Fartygsbefälsförening* samt *Svenska Maskinbefälsförbundet* gældende Overenskomster, der udløber den 31. Januar 1927 er opsagt af begge Parter. Der vil blive optaget Forhandlinger om nye Overenskomster. Det første Møde er berammet til 7. December.

Som Følge heraf nedsættes de i Bekendtgørelse Nr. 159 af 26. Maj 1926 nævnte Beløb, med hvilke Isafgiften vil være at udrede af de respektive Havne, med 10 pCt. Berigtigelse af det pr. 1. Oktober 1926 for meget erlagte Beløb finder Sted ved Indbetalingen i April Maaned 1927.

FORHØJELSE AF LODSTAKSTERNE VED ZEEBRÜGGE

Lodstaksterne ved Zeebrügge er ved et kgl. Dekret blevet fastsat saaledes:

Tonnage	Zeebrügge (Sluse) og Brügge eller omvendt Frcs.	Zeebrügge (Sluse) til Kanalkajerne eller omvendt Frcs.
500 Tons og derunder	70	60
501-1,000	80	70
1,001-1,500	85	75
1,501-2,000	90	80
2,001-3,500	100	90
3,501-5,000	110	100
5,001 Tons og derover	150	120

SPANSKE BUNKERRESTRIKTIONER

Den spanske Regering har ved et Dekret af 15. November bestemt, at spanske Skibe frit kan indtage Bunkerkul i spanske Havne, at fremmede Skibe i Fart paa andre Lande i spanske Havne kan faa saa mange Kul, som Myndighederne anser for nødvendige, for at Skibet kan naa den første fremmede Havn, hvortil det er klareret, og at det forbydes at levere Kul til fremmede Skibe, der kun i saadant Øjemed anløber spansk Havn.

Disse Bestemmelser gælder ikke for de Canariske Øer.

FORBUD MOD EKSPORT AF BRÆNDSELSSTOFFER FRA FRANKRIG

Det siden 1924 i Frankrig gældende Forbud mod Udførsel af Kul er blevet udvidet til ogsaa at omfatte udenlandske Brændselsstoffer, som er indgaaet paa Toldoplæg.

NEDSÆTTELSE AF ISAFGIFT

Erhvervsministeriet meddeler: I Medfør af Lov Nr. 131 af 18. April 1925 om en Isbryder og Indførelse af Isafgift nedsættes den fastsatte Isafgift af 120,000 Kr. for Finansaarene 1926-27 og 1927-28 til 108,000 Kr.

ROYAL MAIL OVERTAGER WHITE STAR BAADENE

Det meddeltes Lørdag, at Salget af International Mercantile Marines White Star Line Skibe til Royal Mail Steam Packet Company for 7 Millioner Lstr. nærmer sig sin Fuldbrydelse.

Senere meddeles fra London, at »Royal Mail Steam Packet Company« har sluttet Overenskomst med »International Marine Company« i New York om Erhvervsen af hele Aktiekapitalen i »Ocean Steam Navigation Company« fra 1. Januar 1927.

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 Fløjletønder 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 Bugserlov.

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.

Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved Tolboden.

KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5-9,5 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 Tegholmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 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 Vderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. 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, Ballast 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 må dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Nel. 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 lodses, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vinterlakst. **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 Arbejdsformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, 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 (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 Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift** (pr. N. R. T.): Indg. 25 Ø. Udg. 25 Øre. Skibe, der reparerer, 1/2 Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N. R. T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Renne med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vareafgifter** efter Provinshavnens Minimumstakster.

Ingen Lodstvang.

Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevesenets M/S „Ais“ og Isbryder S/S „Hero“ stationeret i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster.

Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 630 m Bolværk med 8 m Vand og 1430 m Bolværk med fra 5-6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering

Lodstvang for Skibe over 20 ts Brutto Reg.-Ton.

Bugsering kan altid faas.

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørger af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejseespil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdampere fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

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 Hjælpekrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbeddinger 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 Udgaaende.

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørger af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstørrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

NYBORG

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

V I N T E R S E J L A D S E N P A A F I N L A N D

Efter at den finske Stat har faaet Isbryderflaaden forøget med Isbryderen »Jääkarhu«, disponeres der over et tilstrækkeligt Antal Isbrydere, til at man i den kommende Vinter ogsaa kan placere en af Statens største Isbrydere paa Landets Vestkyst.

Isbryderen »Voima« skal efter Programmet opretholde Trafiken paa Vasa indtil den 20. December, hvorefter den afgaar til Mäntyluoto, hvor den forbliver indtil 10. Februar, eller senere, dersom Trafiken og Isforholdene gør det ønskeligt.

Fra og med denne Vinter kan der saaledes ogsaa regnes med Vintertrafik paa Landets Vestkyst over Mäntyluoto, Björneborgs Udhavn. Denne Havn, der sidste Vinter maatte lukke den 13. Januar paa Grund af Mangel paa Isbrydere, havde ellers i Forhold til de sydligere liggende Havne, Åbo og Raumo, bedre

Besejlingsmuligheder, saa længe Skibsfarten var aaben. Dette skyldes Havnens Beliggenhed tæt ud til den aabne Sø, og Strømforholdene i Havnen, der fremkaldes af Kumoelven. Björneborgs Trafikkommissær gør i denne Forbindelse opmærksom paa, at Naturforholdene tillader Skibene at anløbe Havnen selv om Lods ikke kan faas, og henviser her til det kendte Tilfælde, hvor Bremer-Damperen »Castorp« den 20. Januar 1924 i svær Sneykning indkom i Havnen uden Lods.

Med Hensyn til Besejlingen af Søndre Kvarken ved Ålandshavet fremhæver Kommissæren, at Finlands højeste Søfartsmyndighed i en Skrivelse til Statsraadet i Oktober d. A. udtaler, at Farvandet dér er dybt og aabent og ikke generes af Skrueis uden i meget haarde Vintre i Marts og April Maaneder.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 30. November 1926.

Over ½ Million Minearbejdere er nu tilbage i Gruberne, og da den daglige Produktion overskrider Hjemmeforbruget, maa der snart kunne tillades Udførsel af Last og Bunkers. — Eksportørerne er mere end villige til at komme igang, og Købere mangler der vist ikke. — De tyske Eksportører har vel sat sig godt fast i Markeder, som før var helliget England, og der vil blive Kamp for at tilbageerobre det tabte; men det vigtigste for udenforstaaende er imidlertid, at der er kommen Gang i Foretagendet, og noget at sejle med til Stadighed; ikke disse ustadige Forhold med svingende Markeder fra Dag til Dag. — Efter et Par Maaneders virkelig glimrende Fragtmarked, hvor de fleste Rederier har tjent godt, har der i de sidste Par Uger været en utaalelig Uvirkosomhed paa alle Felter. — Prompte Laster er næsten ikke til at opdrive, og de mange fragtsøgende Baade har bevirket en klækkelig Nedgang i Raterne. — Englands Kuludførsel tiltrænges nu for at give Fragtmarkedet et større Virkefelt og billigere Bunkers. De kontinentale Eksportører har solgt Rub og Stub til høje Priser, og det lader til, at de ikke kan skaffe mere Last frem, hvis de da ikke holder en Del i Reserve for at kunne optage Konkurrencen, naar Englands Udførsel begynder. — Det ventes, at Regeringen vil give »license«, hvad Øjeblik det skal være, og saasart dette sker, vil det lette paa Fragtmarkedet.

De oversøiske Markeder er delvis svagere med liden eller ingen Efterspørgsel. — La Plata danner heldigvis en Undtagelse. — Tonnagemanglen er ret følelig, og det har ikke haft nogen Betydning, at en Del Baade er gaaet ud i Ballast. — Alle Østens Markeder er forretningsløse, og der hviler ligesom en klam Haand over det hele.

TRÆLASTMARKEDET

Vejret har indtil nu været usædvanligt mildt over hele Østersøen og med de ustabile Forhold i de nærliggende Farvande søger mange Baade efter Træ, som ellers ikke oftere vilde være kommen i Østersøen iaar. Følgen har været en betydelig Afslappelse i Fragterne — selv fra Pladser, hvor der er Isrisiko. — Fra Lastepladser som Sundsvall & Hernösand er sluttet til London til 55/-—62/6d., og tilsvarende finske Pladser har gennemgaaende betalt lidt højere. — Udgifterne i Sverrig er højere end i Finland; til Gengæld faas som Regel et bedre Indtagende i Sverrig, og hurtigere Ekspedition ialfald af D.B.B. — Sundsvall/Rouen noterer 53/- for D.B.B., 1/2 Syd-Finland/Le Havre 48/- og Props/Pulpwood Syd Finland/Ghent/Calais mellem 47/6d.—52/6. — Fra Libau/Riga og Danzig findes endnu mange Laster, men Raterne fra disse Havne er ikke videre fordelagtige. — Leningrad be-

taler forholdsvis bedst. — Sverrig & Finland har allerede nu solgt meget for Levering over næste Aar til ret gode Priser, og Østersøsesæsonen 1927 tegner godt. — Ingen »bona fide« Befragtninger for f.o.w. Lastning er endnu rapporteret. — Befragterne vil gerne slutte paa Basis af 42/6d.—45/- for D.B.B. fra Syd-Finland til London; Hfl. 23,00 for Pulpwood fra Syd-Finland til Rotterdam, men de allerfleste Redere vil hellere vente til efter Nytaar, da Markedet til den Tid antagelig er mere overskueligt.

KUL, KOKS ETC.

Bunkerpriserne viser en glædelig Nedgang »all over«, men de engelske Bunker-Noteringer bliver ingen Rettesnor, før »license« bliver almindelig. — Antwerpen-Leverandører udbyder til Kontraktslutning over 1927 til 25/- bedste westfalske Kul.

Befragtningerne i Kul & Koks fra de kontinentale Havne er gaaet rent i Staa. — Prompte Baade er næsten umulige at placere. — Smaa Baade paa 8/1000 Tons kan lettest anbringes, men Raterne ligger flove, ca. 9/-—9/3, Danzig/Lübeck range—Danmark; 10/- Helsingfors—Stettin—Østkyst England har betalt mellem 7/- & 9/-; Koks Rotterdam/Danmark 10- og Briketter Emden/Danmark 8/3d. — Noteringerne ud fra U.K. er de samme, som i forrige Uge.

MIDDELHAVET ETC.

Det er meget vanskeligt at faa stem fra de tyske/hollandske Havne før et godt Stykke ind i December. — Prompte Baade har maattet slaa af paa Fordringerne, og saa lavt som 8/9d. & 9/3d. skal være akcepteret for flere mindre Baade til Algiers; for Lastning ca. 10/12. December indikeres igen 10/6—11/-, Rotterdam/Øerne byder kun 10/- een, 10/3d. for to Lossehavne; Rotterdam/Lissabon 9/6d.; Antwerpen/Alexandria & Beyrout 11/6d. f.i.o., Stykgods; La Pallice/Beyrout 16/- fuel.

Alle hjemgaaende Markeder er mærket af den almindelige Depression. —

Der noteres blandet andet Jordnødder Vestafrika-Kontinentet 30/- 32/6d. Oliekager Marseille/4/5 danske Havne 28/- 29/-; Tunis/Rotterdam 15/-, Ghent/Nantes 15/-, Lissabon 17/6, Sfax/Stockton 19/-, Esparto Susa/Aberdeen 32/6—34/-; Alexandria/Hull 22/-, London 24/6d. — Fra Sortehavet er sluttet en 6000 Tonner for Oliekager til 20/- til Kontinentet, 26/- til Danmark; Danube 36/- til Kontinentet, 38/- Basis 1 dansk, prompt Lastning; for 25/12 Annullering faas vanskelig over 33/- og 35/- med 3/- mindre fra Sulina.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

En Del Befragtninger for Kul til U.K. kommer (Fortsættes Side 810).

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. Bolværkerne Højde 6—6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægere 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

ndstagen 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 besørgeres ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6,000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4,000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassinnet, Korsuger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingssplads for mindre Skibe.

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 Lodsfrilod. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Damp- og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørgeres af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbeding 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 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. Ophalerbeding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 500 m Kajmur med 7,5 m Vand og 220 m Bolværk med intil 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 Kr. 1,25 pr. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørgeres ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Kølhalingssplads og Reparationsværksted.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

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. m³, dog ikke under 2 Kr. Til Maskinbrug 1 Kr. pr. m³, dog ikke under 5 Kr.

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbeding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistence forefindes. Kølhalingssafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplæg med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

(Fortsat fra Side 806).

»Voici, Monsieur!«

»Vous l'abandonnez donc?«

»Écoutez, s'il vous plaît, pour vous-même, Monsieur!«

Jeg var stolt som Lucifer: Æren, Renomme't reddet! Franskmandens Skadefryd gjort til Skammel!

Da Skuffelsen var overstaaet, var Jameau glad som et Barn. Alle sine Messeskammerater tilkaldte han, for at de skulde se Manden, der havde faaet hans Modtager til at mukkeblukke. De tvang mig til at drikke et helt Glas af deres sure, røde Landvin.

— — —

Rejsen fra Rotterdam til Finland, Losning og Lastning

der, Tilbagerejse til Calais intet interessant. Vi kom saa langt hen paa Aaret, at vi der oppe mod Nord fik vidunderligt pragtfulde Nordlys at se. Men store Forfatteres Beskrivelser af Nordlys er saa haabløst ufuldkomne, at jeg slet ikke vil forsøge mig.

Kort før Losningen i Calais var tilendebragt, fik Kaptejnen Ordre til at gaa til København, da Skibet var solgt. For Lørdag Aften (!) den 16. Oktober sejlede vi hjem. For Fuldstændigheds Skyld bemærkes, at vi ogsaa var sejlet fra den sidste finske Lasteplads, Raumo, en Lørdag.

Onsdag Middag den 20. Oktober var vi hjemme igen efter tre Maaneders Fraværelse.

(Fortsat fra Side 809).

endnu i Stand. — Tidlige December Baade har faaet 24/- og fra ultimo December betales ca. 20/-. Januar lidt lavere og 16/1½ for 15. Februar Annullering, 16/- for 28. Februar Annullering.

Hampton Roads-Vestitalien, \$6,50; Rio \$7,50, Montevideo 25/-, Buenos Aires 26/-, Rosario 27/6d.

Korn fra Nordstaterne ses sluttet til 24 cents til Antwerpen/Rotterdam; 25 cents Hamburg/Bremen, Middelhavet 30 cents Basis med 2 cents extra for West St. John.-Gulven Bordeaux/Dunkirk range 6/3d. pr. quarter; Cuba har betalt 35/- til Hongkong for Januar og indikerer 25/- 28/6 til U.K. Continent, December/Januar. — Oliekager Gulf/3-4 Denmark betaler ca. \$8/25, \$8,50.

Fra Vestkysten af Nordamerika rapporteres ingen nye Slutninger. — Den nominelle Notering ligger omkring 45/- til U.K./Cont.

SYDAMERIKA

Fra Rotterdam til Buenos Aires kan maaske sluttet en enkelt Baad ca. 15/-—16/-. Saasnart »permit« kan faas fra U.K. kommer der mange Ordre sydover. — Der blev sluttet en Del Baade for 8/14 Dage siden mellem 17/- & 15/-, og Markedet aabner antagelig igen til omkring lignende Rater. — Korn-

befragtningen ud fra La Plata har været livlig paa det sidste, og Raterne er absolut faste for December/Januar. — 50/- er atter betalt for 20./12. Annullering, 45/- for 27/12, 42/6d. for 31. Decbr. Annullering. — Januar Afskibning betinger ca. 35/-—38/6, Februar 30/-, og Februar/Marts 26/3d.—27/6d. En Del Tonnage er igen gaaet ud i Ballast, men de fleste Baade er sluttet før Afgangen fra denne Side, saa Befragterne har ingen Chance at udnytte.

ØSTEN

er fremdeles stille med yderst faa Afslutninger. — Sydney/Sydaustralien—U.K./Cont. har taget et Par Baade til 51/3d. for December/Januar; Saigon/Liverpool noterer 40/- Decbr. Januar, og Vladivostok/U.K./Cont. Januar/Februar 37/6d. med 1/3d. extra for Skandinavien.

TIME CHARTER

Markedet er ligeledes mere roligt. — Saasnart Situationen i England er helt klar, kommer der sikkert stor Efterspørgsel efter »handy boats« for saavel europæisk som for oversøisk Fart. — I Vestindisk Fart er sidst betalt \$3,00 for 1 Rundrejse, 2000 Tonner; \$2,15 3 Maaneder 3200 Tonner; \$2,00 6000 Tonner for en Rundrejse.

K U L S T R I K E N O G E N G E L S K P O L I T I K

A F C A N D. P O L I T. J O H A N N E S L E H M A N N

Den langvarige Kulstrike nærmer sig sin Afslutning, og ganske selvfølgelig taler man nu i England mere og mere om, hvad den har kostet. Nogen bestemt Sum kan man endnu ikke nævne, man ved kun, at det drejer sig om vældige Kapitaler; ikke blot har Landet lidt enormt paa Grund af, at Kulproduktionen standsede, men man er efter manges Mening kommet ind paa noget helt galt, idet det viser sig, at Kulstriken hovedsagelig er blevet finansieret af Skattemidler og ved kommunal Gældstiftelse. For mange er dette Faktum mere end de kan tage, og rundt om i England protesterer man nu imod, at det har faaet Lov til at passere under en konservativ Regering, der støtter sig til et meget solidt Flertal i Underhuset. Naar de Strikende kan plukke saa gode Frugter af det tørre konservative Træ, hvad vil de da ikke kunne høste, om Demokratiet kom til? Det er dette, den jævne engelske Skatteborger spørger om i Dag. Der er noget galt et eller andet Sted i det engelske Samfunds Krop, og det gælder nu om at finde den Medicin, som kan hjælpe imod det Onde.

*

Der er visse Fakta, man skal gøre sig fortrolig med, og som der ikke kan herske nogen Tvivl om. Grubearbejderne har faaet Hjælp fra de britiske Fagforeninger, men desforuden har de faaet henved 18 Millioner i danske Kroner. Langt den største Del af disse Penge er kommet fra Rusland; hvor meget har det hidtil vist sig umuligt at faa konstateret. Baade Rusland og de engelske Arbejdere paastaar, at der kun er Tale om ganske minimale Beløb, men ved visse Indiskretioner er det kommet frem, at her er Tale om i hvert Fald 12 Millioner Kroner.

Dette store Tilskud har dog kun været som en Draabe i Havet, og det Tilskud, som Englands Arbejdere har givet til deres kæmpende Kammerater, har været rent minimale. De, der har betalt, er de engelske Skatteborgere. Det er opgjort, at fra den 1. Maj til den 30. September har Fattigvæsenet i England og Wales i Understøttelse til Hjemmene betalt mere end 100 Millioner Kroner mere end i det samme Tidsrum Aaret forud. Da de Arbejdere, som ikke er direkte indblandede i Kulkonflikten, ikke har faaet nogen Del af disse Penge, fordi de under Arbejdsløshed er forsikrede, kan man med fuld Ret paastaa, at alle Pengene er gaaet til Støtte for Grubearbejdernes Hjem. Men ikke nok hermed. Loven er en Hindring for, at ugifte Arbejdere kan faa Understøttelse i deres Hjem, de maa søge de offentlige Anstalter under Forsørgelsesvæsenet, og det Tilskud, som de har faaet, er i dette Aar større end nogensinde tidligere; og dertil kommer endelig, at Skolerne har maattet ernære de af Grubearbejdernes Børn, som har Skolepligt.

Dette sidste har været dyrt, men det har ikke mødt nogen Modstand. Naar den engelske Stat fordrer, at Børnene skal gaa i Skole, maa den ogsaa sørge for, at de faar Mad, naar det er udelukket, at de kan faa den i Hjemmene. Men med fuld Ret protesterer man nu mod, at offentlige Midler er tilgaaet de Strikende og deres Hjem. Paa den Maade har Regeringen holdt Liv i en stor Konflikt, som den paa den anden Side gør alt for at bekæmpe. Hvad nytter det, at man forlanger, at Arbejderne skal give efter, naar man af de offentlige Midler betaler mere end 4.5 Millioner Kroner om Ugen til deres Underhold. Fra Statens Side er der udvist en Inkonsekvens, som er saa indlysende, at man ikke kan forstaa, at den har faaet Lov til at passere.

Men først nu er Kritiken kommet frem. Pressen har hidtil været meget mild, naar den omtalte dette System, og den skattebetalende Del af Befolkningen har været meget passiv til trods for, at det er deres

Penge, der har muliggjort Strikens Opretholdelse. Men nu er der ved at komme en tydelig Misstemning frem. Saaledes meddelte *Manchester Guardian* forleden, at flere af Kommunernes Fattigvæsen havde maattet optage Banklaan for at betale til de strikende, og i sin Leder kommenterer Bladet denne Meddelelse paa følgende Maade: »Det er intet Under, at der nu raader Misstemning. Folk, som ikke elsker Grubearbejderne, siger, at dette er et Kursus i socialistisk Regimente, selv i Kommuner, hvor Arbejderpartiet ikke har Flertal. Med Rette spørger man om, hvor længe Grubekonflikten skal udkæmpes for Skatteydernes Penge. Det viser Sindelaget hos de Yderliggaaende. Man maa uægtelig forbavses over, hvor længe dette har kunnet gaa, og man fristes til at spørge, om det ikke havde været billigere at fortsætte med »Kulsubsidierne.«

*

Manchester Guardian forlanger, at Folk, der er udviklede i Arbejdskonflikter, selv skal sørge for deres Underhold. Saa langt er man nu kommet selv i frisdannede Kresse. Det er partipolitisk Fejhed og Valgfrygt, der har svækket Regeringens Handlekraft, og den har derfor ikke kunnet gennemføre en rationel Politik.

Det System, som man nu lider under, er ikke saa gammelt i England. Da der i 1921 var en stor Kulkonflikt, blev der for første Gang givet Fattigunderstøttelse til de strikendes Familier, men Antallet af Understøttede i denne Kategori talte knap en halv Million. Under den nuværende Konflikt understøttes i Hjemmene 1,162,000 Familiemedlemmer, og det totale Understøttelsesbeløb er hidtil seks Gange saa stort som i 1921.

Underhuset vedtog i sidste Uge en ny »Laanelov« for Grubearbejderne, og de har nu faaet henved 93 Mill. Kroner. Arbejderne skal betale dem tilbage til Socialministeriet, naar Fagforeningerne faar Penge, men det er mere end tvivlsomt, om de nogensinde selv finder, at de er i Stand til det. De Laan, der blev optaget under Striken i 1921, er i hvert Fald ikke betalte endnu.

Under Debatten om de fornyede Tilskud var den konservative *Macquisteen* den, som sagde de fornuftigste Ord, idet han udtalte: »Hvis disse store Laan skal afhjælpe Nøden hos Minearbejderne og bringe dem økonomisk paa Fode, naar Konflikten er endt, vil jeg gaa med til dem, men under de nuværende Forhold ser jeg ingen Forskel i vore Ministres Holdning og den, som de russiske Bolsjeviker udviser. Begge Parter skaffer Midler til at fortsætte en Strike, som er til meget stor Skade for Arbejderklassen.« Da Socialisterne klagede, svarede den samme Taler, at Statens Understøttelser nu var saa rigelige, at Arbejderne havde det bedre, end naar de arbejdede, og Sundhedsminister *Chamberlain* vilde ikke modsige det. Men han mente dog ikke, at Systemet skulde afskaffes derfor. Tværtimod hældede han til den Anskuelse, at der skulde gøres endnu mere for Arbejderne. Deres Klæder var daarlige, og han fandt det rimeligt, om Staten ved Hjælp af et Laan skaffede dem nogle nye.

*

Trods alle smukke Talemaader er der ingen Tvivl om, at der er mange Konservative og Liberale, som finder det meget forkasteligt, at Striken finansieres af offentlige Midler. Naar man ikke hidtil har protesteret stærkere end man har, er det sikkert af Hensyn til Udlandet. Man har ikke villet erkende, at der er noget usundt, som har faaet Lov til at brede sig. Langt hellere har man villet give det Udseende af, at

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

HOBRO

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**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

AALBORG

HOLBÆK

CHR. JENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORGTelefon.. 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.: »Fisker«

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSSENS

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«**Rechnitzer, Thomsen & Co.**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

WILH. CHR. BECH

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HORSSENS

FIRMA ETABLERET 1863

TELEGR.-ADR.: »NOTNA«

Telefoner: Mæg. erkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**HANS OLESENS EFTF.**

(NIELS WANG)

SWORN SHIPBROKER

STEAMSHIP AGENTS

HORSSENSTelegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

ASSENS

KALLUNDBORG

MOURITZ G. KRAG

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE

KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

BANDHOLM

KOLDING

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER

SWORN SHIPBROKER

ESBJERG

KORSØR

**J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING***Esbjerg*BEFRAGNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822**P. JØRGENSEN & CO.**

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØRTelefoner: Provins Nr. 6·16·68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Forsøg paa at plette dansk Sømandsære.

I et Referat af det Søforhør, der i Oslo har været optaget over Jagten »Aino« Besætning i Anledning af Sammenstødet med den danske Damper »M. G. Melchior«, hedder det bl. a., at »Aino« bad »M. G. Melchior« om Hjælp, men Styrmanden dér svarede, at Damperen maatte holde sin Rute.

I den Anledning oplyser »M. G. Melchior«s Rederi, Det Forenede Dampskibsselskab, at »M. G. Melchior« straks efter Kollisionen satte en Baad ud, bemanded med 2. Styrmand og 4 Mand. Da »Aino« var synkefærdig, slæbte de den ind paa grundt Vand og forespurgte, om der ønskedes yderligere Hjælp, hvorpaa der svarede benægtende.

Skonnertbriggen „I. M. Nielsen“s Undergang.

Skonnert »I. M. Nielsen« af Troense blev den 13. Novbr. knust mod Klipperne paa Sydysten af Cornwall, medens dens 6 Mands Besætning ved et Mirakel blev reddet.

Kaptajnen, *Anders Post Hansen*, Skaarup, og Styrmanden og en Matros, som hører hjemme i Troense, er nu vendt hjem og har været i Søforhør i Svendborg. Deres Forklaring giver et gribende Billede af de 6 Sømands Kamp for Livet.

Den 12. om Aftenen befandt Skibet sig ud for Indsejlingen til Bestemmelsesstedet Forwey, men kunde paa Grund af Taage ikke faa Fyret i Sigte. Skibet stagvænte flere Gange, men i den haarde Storm nægtede Skonnerten at lysre Roret. De maatte da kaste Anker, og Kystvagten kom til Hjælp. Men det viste sig umuligt at naa hen til den nødste Skonnert. Man var derfor klar over, at »I. M. Nielsen« var fortabt. En Time efter brast Ankertovet, og Skibet drev ind mod Klippen, hvor det fem Minuter efter fuldstændig splintredes, kun 20 Alen fra Land.

Hele Mandskabet, der stod parat med Redningsbælter paa, blev kastet i Vandet. De fem blev slynget ind mod Kysten, hvor der, da det var Ebbe, ved Foden af de høje Klipper var en mindre Afsats, som de fem Mand reddede sig op paa. Klipperne var imidlertid saa stejle, at det var umuligt for dem ved egen Hjælp at komme op, men heldigvis fik nogle Fiskere Øje paa de Skibbrudne og reddede dem ved at hejse Tove ned til dem.

Kaptajnen var blevet kastet i Vandet paa den modsatte Side af Skibet. Hans Redningsbælte blev fuldstændig flaaet af ham, da Skibet gik under, men han fik fat i nogle Vragstykker. Han rantes i Baghovedet af et Stykke Vrag, saa han næsten besvime. Efter at have drevet rundt i Vandet over en Time, naaede han endelig ind til Land, men var da saa udmattet, at han maatte bæres til den nærmeste Bolig, hvorfra han saa blev indlagt paa Hospitalet.

En Kollisions-Sag.

Hamborgs Soret har behandlet en Kollision mellem den engelske Damper »Corcrest« og den danske Sejler »Marianne«, hvorved det sidstnævnte Skib sank.

»Marianne« laa den 21. Oktober om Aftenen paa Grund af Taage for Anker ved Glückstadt. Paa Damperen, der sejlede ned ad Elben, lagde man saa sent Mærke til Sejlskibets An-

kerlanterne, som efter Vidners Udsagn brændte godt, at et Sammenstød ikke kunde undgaas. Sejleren fik herved betydelig Beskadigelse og gik henved Kl. 10 Aften ned. Mandskabet reddedes af Damperen.

Sretten afsagde følgende Kendelse: Sammenstødet mellem den engelske Damper »Corcrest« og den danske Tjalk »Marianne« skyldes Damperens Fører, fordi han tøvede for længe med at vige for Tjalkens Ankerlys, som var kommet i Sigte i rette Tid, og for længe har bibeholdt den fulde Fart. »Corcrest«s Lods K. maa der gøres en alvorlig Bebrejdelse. »Marianne«s Fører er uden Skyld.

Helsingør Skibsværft.

Helsingør Værft har faaet Bestilling paa en Tankdamper paa 9,100 Tons. Motoren leveres af Burmeister & Wain. Dernæst er der i disse Dage bestilt en Damper paa Værftet til »Sveabolaget« i Stockholm, ligesom der arbejdes med et stort Kedelanlæg til Aarhus Elektricitetsværk og Jerndelene til Mariagerbroen.

Værftet er fuldt beskæftiget hele 1927 ud og har for Tiden op imod 1,000 Arbejdere i Virksomhed.

Solgt Flydedok.

Det Selskab, der ejer Rødbyhavns Skibsværft, har i disse Dage solgt Værftets Flydedok til et østrigsk Firma for 150,000 Kr. I Løbet af næste Maaned bliver Dokken bugseret til sit nye Hjemsted.

Søsterskibet til „Gripholm“.

Bestyrelsen for Svenska Amerika Linjen har besluttet, at Søsterskibet til »Gripholm« skal hedde »Kungsholm«.

En Bøde for falsk Forklaring.

For nogle Uger siden skete der, som meddelt i *Dansk Søfarts Tidende* i Sundet en Kollision mellem et svensk Sejlskib, »Alpha«, og det estniske Skib »Haik«. Søforhøret blev ret opsigtsvækkende, idet Højesteretsagfører *Schjørring* gjorde gældende, at den Lanterne, der var fremvist i Sø- og Handelsretten, ikke havde været i Brug ved den nævnte Lejlighed.

Kaptajn og Styrmand indrømmede, at den foreviste Lanterne var ny, og maatte senere vise Retten den Lanterne, der havde været tændt i Kollisionsejeblikket. Kaptajn *Ohlmann* og Styrmand *Koye* blev derefter sigtet for henholdsvis falsk Forklaring og Meddelagtighed deri.

Sagen var Lørdag for i Byretten hos Dommer *Pihl* under Medvirken af Tolk. Kaptajnen erkendte, at Lanterne ikke havde været i Brug, og at han havde talt med Styrmanden om, hvor vidt det gik an at møde med den nye Lanterne. Styrmanden mente ikke, at han kunde forbyde Kaptajnen at tage Lanteren med i Retten, hvortil Dommeren bemærkede, at saa var han ikke Pladsen voksen som Styrmand.

Dommer *Pihl* sluttede Sagen mod at Kaptajnen betalte en Bøde paa 100 Kr. Styrmanden idømtes samme Bøde, men havde ikke Pengene, hvorfor Sagen for hans Vedkommende blev udsat, idet Generalkonsulatet mulig kan hjælpe ham.

HVORLEDES SØFOLK UDØVER DERES VALGRET

Søfolk kan afgive deres Stemme nu ved Folketingsvalget den 2. December, hvad enten de er i Land i Udlandet eller om Bord paa dansk eller fremmed Skib. Blanketter til Stemmemedler findes i danske Skibe eller hos de danske Konsulatsmyndigheder. Naar Stemmesedlen er udfyldt, lægges den i den tilhørende Konvolut, som tilklæbes og forsynes med Vælgerens fulde Navn, Stilling og Bopæl. Rigtigheden heraf bekræftes ved en Attest, underskrevet af Skibets Fører og et tilkaldt Vidne. Konvolutten med Stemmesedlen og Følgebrevet lægges derpaa af Vælgeren i et Omslag, der adresseres til Kommunalbestyrelsen i den Kommune, paa hvis Valgliste han er opført, og hvor han ønsker at stemme. Omslaget forsynes med Paaskrift om, at det indeholder en Stemmesedel, Vælgerens Navn, Bopæl og Kommune, hvorpaa Skibsløberen selv afsender det som »NB.-Brev«, men Vælgeren skal refundere Portoudgiften. Er Vælgeren om Bord paa et fremmed Skib eller opholder sig i Land, maa han gaa til den danske Konsul og afgive sin Stemme. — Saafremt en Sømand sejler med et fremmed Skib i danske Farvande og er afskaaret fra at møde personlig paa Afstemningsstedet Valgdagen, kan han henvende sig til Kommunekontoret i en af de Havnebyer, Skibet anløber, og afgive sin Stemme. berettigede Søfolk kan faa tidsnok Besked, saaledes at de

kan faa afgivet deres Stemme til Valget den 2. December; men alle danske Konsulatsmyndigheder i Udlandet er underrettet om, hvorledes Søfolk udøver deres Valgret. —n.

Det kan maaske have sine Vanskeligheder med, at valg-

VINTERNAVIGATIONEN PAA LENINGRAD

Havneforvaltningen i Leningrad dementerer den af Bladet *Isvestija* i Moskva bragte Meddelelse om, at al russisk Eksport og Import i Vinter vil blive ført over Murmansk og udtaler, at Sejlsadsen paa Leningrad paa tænkes opretholdt i hvert Fald til 1. Februar.

Om dette lader sig gennemføre vil dog afhænge af, hvorledes Vinteren bliver. Frosten er indtruffet ualmindelig tidligt, og store Tømmertransporter bestemt for Leningrad er i de sidste Dage frosset inde paa Vej dertil og vil neppe naa frem til Havnen, medmindre der kommer Omslag i Vejret.

(Fortsat fra Side 811).

det er Nationens gode, Hjerte, som løber af med den.

Men er det virkelig hensynsfuldt at føre ukyndige Arbejdere bag Lyset, naar det gælder økonomiske Fakta? De kommer derved ud i ruinerende Konflikter, der svækker deres Stilling. Havde Arbejderne vidst, hvad de gik ind til, havde de sikkert for lang Tid siden foretrukket Arbejdet frem for Sulten.

Den Politik Regeringen har ført, er ikke saa human, som den selv tror, men kun det højkonserverative *Morning Post* har haft Mod til at sige det i nogle Artikler, der taler et tydeligt Sprog. Den eneste Vej frem er efter Bladets Mening tvungen Voldgift, og før eller senere maa man vel gaa over til den.

Johannes Lehmann.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
Nykøbing F.

NØRRESUNDBY

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telgram-Adr.: "Holmæld" Amaliegade 36

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

A. N. PETERSEN

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

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

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN + MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618

CARL HASSAGER & CO

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

SVENDBORG

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV

Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Tlgr.-Adr. Jessens

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Eire 562.
Varemægleren: 138. A. Thejll (privat) 1038. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Codes: Waskin's & Appendix, Scott's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegans Billt Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG
Etableret 1852 **A. THEJLL** Etableret 1852

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE

BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejlakibe og Dampers etc. · Expedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forødsede Dampskibsselskab, København. Det establiserte Kompagni, København.
Walford (London) Ltd. Fjerde Søforstikingselskab, Kbhvn. Dampskibsselsk. »Eire«, Svendborg.

VEJLE

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER
NYBORG

Telegram-Adresse: »WANG«. Telefon: Nr. 57 (Dag og Nat).

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

EN SAG OM STYRMANDSFERIER

Sø- og Handelsretten afsagde Mandag Dom i en Sag, som har en principel Interesse for Effektiviteten af Styrmandenes Ferie-Ret.

Sagsanlæggeren, Styrmand Parsbjerg, havde sejlet med Myrens »Jan« i et Par Aar som første Styrmand, da han tog sin Ferie. Da han kom igen, var »Jan« væk, og han tilbød at gaa med et andet Skib — ogsaa som anden Styrmand om nødvendigt.

Midlertidigt tog han med Skibsinspektørens Tiladelse Plads i Selskabet Torm, og mente i den Samtale at have faaet Løfte paa igen at blive ansat paa »Jan«, naar den kom til Danmark.

»Jan« kom, men han kom ikke med, bl. a. fordi Kaptejnen nødtigt vilde have ham. Der blev tilbudt ham Plads som anden Styrmand paa »Astrid«, men der var nu gaaet 10 Maaneder siden Ferien. — han nægtede at tage Pladsen og anlagde Sag med Krav paa 3 Maaneders Gage. Skulde man gaa saa længe og vente efter en Ferie, var jo al Ferie-Ret illusorisk, hævdede han.

Selskabet mente Forholdet hævet allerede fra hans Hyre hos Torm, men det kunde Retten ikke gaa med til. Men den lange Tid, hvor Styrmanden sejlede hos Torm, kunde ikke regnes Selskabet til Last, og den

taget i Betragtning, var Ventetiden ikke særlig lang. Løftet om at komme paa »Jan« igen kunde ikke bevises afgivet.

Selskabet blev ifølge *Natt.* frifundet.

TEKNISK SKIBSFARTSKONGRES I CAIRO

En international Skibsfartskongres afholdes i Cairo Ei Tiden fra den 22. November til den 23. December. Der vil deltage henved 60 Delegerede og de fleste europæiske Søfartsnationer vil blive repræsenterede.

Kongressen er af udpræget teknisk Art og afholdes efter Beslutning af den permanente Association i Bruxelles. Den maa saaledes ikke forveksles med den internationale Søfartskonference, der bestaar af Repræsentanter for Rederne i de forskellige Lande og behandler kommercielle Skibsfarts-Anliggender.

De Spørgsmaal, der er optagne paa Kongressens Program, er ogsaa af teknisk Karakter og angaar Havne, Kanaler og Vandbygning i al Almindelighed, herunder en Del fyrtekniske Spørgsmaal og andre Spørgsmaal vedrørende Sikkerheden for Skibsfarten i Havne etc.

POSITIONSLISTE PR. 29. NOVEMBER 1926

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Holtenau 28.11.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Königsberg 20.10.
m.s. *Afrika*, Himmelstorp, ank. Yokkaichi 28.11.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Danzig 28.11.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Hamborg 28.11. til Rotterdam.
s.s. *Algarve*, Meyer, afg. Göteborg 29.11. til Menstad.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Norfolk Va. 24.11.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. St. Thomas 21.11. til Hamburg.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Philadelphia 26.11. til Havana.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Honolulu 12.11.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 6.11. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Stavanger 27.11. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Houston 28.11. til København.
m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Perim 28.11. p. R. t. Suez.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Emden 23.11.
m.s. *Astoria*, Beltring, afg. Seattle Wash 21.11.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Wiborg 27.11. til Antwerpen.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Antwerp 26.11.
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Kap det gode Haab 25.11. paa Rejse til Fremantle.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Brake 26.11.
s.s. *Æxel*, Konstrup, ank. Hiernøsand 28.11.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Københavnt-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i København-Mariager og København-Nakskov Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kielerkanal 29.11. paa Rejse til Calais.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunsbüttel 29.11. paa Rejse til La Rochelle.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Råfsø 29.11.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Pargas 25.11.
s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Clarke City 24.11.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Hull 28.11.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Stettin 26.11.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 27.11. til Buenos Aires.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Charleston 20.11.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Hook of Holland 28.11.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 27.11.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Genua 29.11. til Livorno.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Baltimore 19.11. til St. Nazaire.
s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Emden 16.11.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Bahia 19.11. til København.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Valencia 22.11. til København.
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Vancouver 25.11.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 24.11.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Rufisque 25.11. til Rotterdam.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Antwerp 9.11. til Portland M.
s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Nyhamn 20.11.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Middelsbrough 25.11. til Björkö.
s.s. *Danejelt*, Voss, ank. Kiel 28.11.
s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Stettin 27.11.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. København 28.11.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. November 1926.

London	18,21	Madrid	57,10
New York	376,00	Amsterdam	150,50
Berlin	89,30	Stockholm	100,30
Paris	14,25	Oslo	95,00
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,48
Zürich	72,60	Prag	11,15
Rom	16,25	Wien	53,15

BRISTOL

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆSK KUL-AFKJIBNINGSHAVN
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

MIDDLES-
BROUGH

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entreprenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD

SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DANSK VICEKONSULAT

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.

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

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.
Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT
MON

Telegr.-Adr.: "Tonnage, Newport, Mon." · Telf. 3901

FRED JONES & CO.

NEWPORT LTD.

SKIBS- OG ASSURANCE MÆGLERE
KUL EKSPORTØRER OG SPEDITØRER

NEWPORT, Mon. 86-87, Dock St.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

SUNDERLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GLASGOW

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:

»Cinema Stars · »Robert L. Cook · »Hutton · »Stags

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

GLASGOW

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

METHIL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Oslo 26.11.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Tory Island 26.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger i København som Reserveskib for Eksporten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Königsberg 29.-30.11 til Memel.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. Valencia 27.11. til København.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Ceuta 28.11. til Melilla.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Danzig 25.11. til Grangemouth.
 s.s. *Ella*, Ankersen, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Swinemünde 28.11.
 s.s. *Elsborg*, Sonnichsen, pass. Holtenau 29.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Trångsund 26.11. til Stansgate.
 s.s. *Energi*, Jensen, pass. Kielerkanal 28.11. p. R. t. Nystad.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Raumo 27.11. til Morlaix Dock.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Rotterdam 26.11.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Sundsvall 24.11.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Calais 26.11.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. London 24.11.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. København 22.11. paa Rejse til Halifax.
 s.s. *Express* oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Colombo 28.11. til Penang.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 25.11.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. London 29.11. til Nørre Sundby.
 m.s. *Fionia*, Dahl, pass. Gibraltar 27.11. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Fiona*, Dahl, pass. Gibraltar 27.11. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. København 27.11. til Montreal.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Skagen 28.11.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Galveston 20.11.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, sank udenfor Philadelphia 27.10.26.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 20.11. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Ushant 27.11.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Stettin 15.11.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Sarpsborg 20.11. til Boston.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Leningrad 28.11. til Køge.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. New York 28.11.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Danzig 21.11.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Reval 27.11.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Brunsbüttel 28.11.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Riga 26.11.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Port Sudan 27.11.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. København 29.11.
 s.s. *Harald*, Petersen, afg. Rotterdam 26.11. til København.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 25.11.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Cuxhaven 26.11.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 29.11. til Aarhus.
 s.s. *Hjelm* oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Stettin 29.11. til København.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Hook of Holland 28.11. til Leningrad.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Bahia Blanca 25.11.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 28.11. p. R. t. Calais.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Attu 29.11.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. København 16.11. til Hampton Roads.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for

Eksporten.

s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Makslahti 27.11. til Dunkirk.
 m.s. *Java*, Topp, ank. Le Havre 26.11.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Fowey 26.11.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Huelva 24.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Philadelphia 16.11. til Gibraltar.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Lundy Island 22.11.
 m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Middlesbrough 25.11.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Holtenau 28.11.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Svano (Hernøsand) 26.11.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Rotterdam 23.11. til Valencia.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Calais 19.11.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Antwerpen 23.11.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Vladivostok 21.11.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 24.11.
 s.s. *Krud*, Nielsen, pass. Holtenau 27.11. p. R. t. Trångsund.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Bloch, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, pass. Prawle 27.11.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Kap det gode Haab 10.11. paa Rejse til Australien.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Rotterdam 28.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 25.11.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Wiborg 22.11.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 26.11. til København.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Københavns-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 27.11.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Danzig 29.11. til Göteborg.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Suez 11.11. til Port Swettenham.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Danzig 25.11.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kotka 22.11.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, i Dok i København siden 26.11.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Holtenau 28.11. p. R. til Danzig.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Dublin 29.11.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Aarhus 26.11.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 20.11. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Göteborg 28.11.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Almeria 28.11. til Malaga.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Singapore 26.11.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Lissabon 23.11. til København.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. St. Servan 27.11. til Trångsund.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i København-Stettin-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Kotka 25.11.
 s.s. *Oluf Bager* oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Buenos Aires 22.11.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Coruna 18.11. til Charleston S.C.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 18.11.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Macassar 19.11. til Colombo.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Los Angeles 22.11. til Christobal.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Sydney N.S.W. 19.11.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 28.11. til New York.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Norrköping 29.11.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Fillalkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

ROTTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE-JERN- & 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 T.

En	»	»	»	»	511	»	»	»	20,000
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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER
Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.: 8128-8148
Sleepmaas Tarwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERG. 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, Bentleys.

DANZIG

"STAUEREI NAUTICUS"

KÖNIGSBERG
LIZENTSTRASSE 8 · TELEFON 5104

PILLAU
LIZENTSTRASSE 5 · TELEFON 11

Telegram-Adresse: Nauticus

KÖNIGSBERG

Telegr. Adr.: Befrachtung Telefoner: 1466 · 7775

Befrachtungs-Gesellschaft

m. b. H.

SKIBSMÆGLERE

Münchengasse 4-6

DANZIG

LISSABON

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredereforening
Danske Rederes Retsværen Reassuranceforeningens Skuld
Danske Sejlskibsredere's Protection Club

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

VALENCIA

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

MONTREAL

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tiltil

Telegram-Adresse: PENIELSEN, Telefon No. 409
Codes: Watkins 1881 og Tili. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

KØBENHAVN

J. ANDERSEN & CO SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACBONS

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Varo«.
Vickers Stærtnørsolie Nrox og Nrox D.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Polaris*, Holm, ank. Velsen 27.11.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Trångsund 30.11. til London.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Durban 8.11.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Caen 27.11.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Trångsund 24.11.
s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Manchester 25.11.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Leningrad 27.11. til København.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 25.11. paa Rejse til New York.
s.s. *Seine*, Le Barzic, afg. Danzig 27.11. til Riga.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Leixoes 27.11. til London.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Odense 26.11.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Hook of Holland 22.11.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rouen 26.11.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Oporto 25.11.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Holtenau 29.11.
s.s. *Skinfææ*, Ankersen, afg. Danzig 27.11. til Hull.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 23.11.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Runcorn 28.11.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Zaandam 20.11.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Reykjavik 25.11.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. København 17.11.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Terschelling 23.11.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Montreal 27.11.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 29.11. til Swansea.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Honfleur 24.11.
s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Emden 28.11. til Civita Vecchia.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Huelva 27.11.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Cardiff 26.11.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Hamburg 26.11.
s.s. *Taarnholm*, Falk, ank. Manchester 25.11.
s.s. *Taasinge* oplagt.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Port Alberni 25.11.

s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 11.11. til Pensacola.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 29.-30.11. til La Rochelle.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, afg. København 27.11. til London.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. København 26.11. til Antwerpen.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Vlissingen 28.11. paa Rejse til St. Thomas.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Schiedam 27.11.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Slettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 24.11. til København.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kaskø 25.11.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 23.11. til Dunkirk.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. København 26.11. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Terceira 23.11.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Ziguinchar 15.11. til Rotterdam.
s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Björkö 27.11. til Calais.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Danzig 28.11. til Stavanger.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Hook of Holland 29.11.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Antilla 24.11.
s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. København 27.11. til London.
Bark *Viking*, Clausen, afg. København 31.10. til Hampton Roads.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 27.11.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Hudiksvall 25.11.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Stettin 28.11.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Hook of Holland 28.11. til Helsingør.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen i København-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Rotterdam 26.11.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 28.11.

**SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER**

H. HALMØE
CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

VEJRØGADE 15, STR. · TELF. RYVANG 2131 y.

**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.**N. P. HANSEN & CO, ODENSE***Kontrol af Korn- og Foderstoffer.**Pakhusforretning.*

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.
Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Spedition. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrequisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

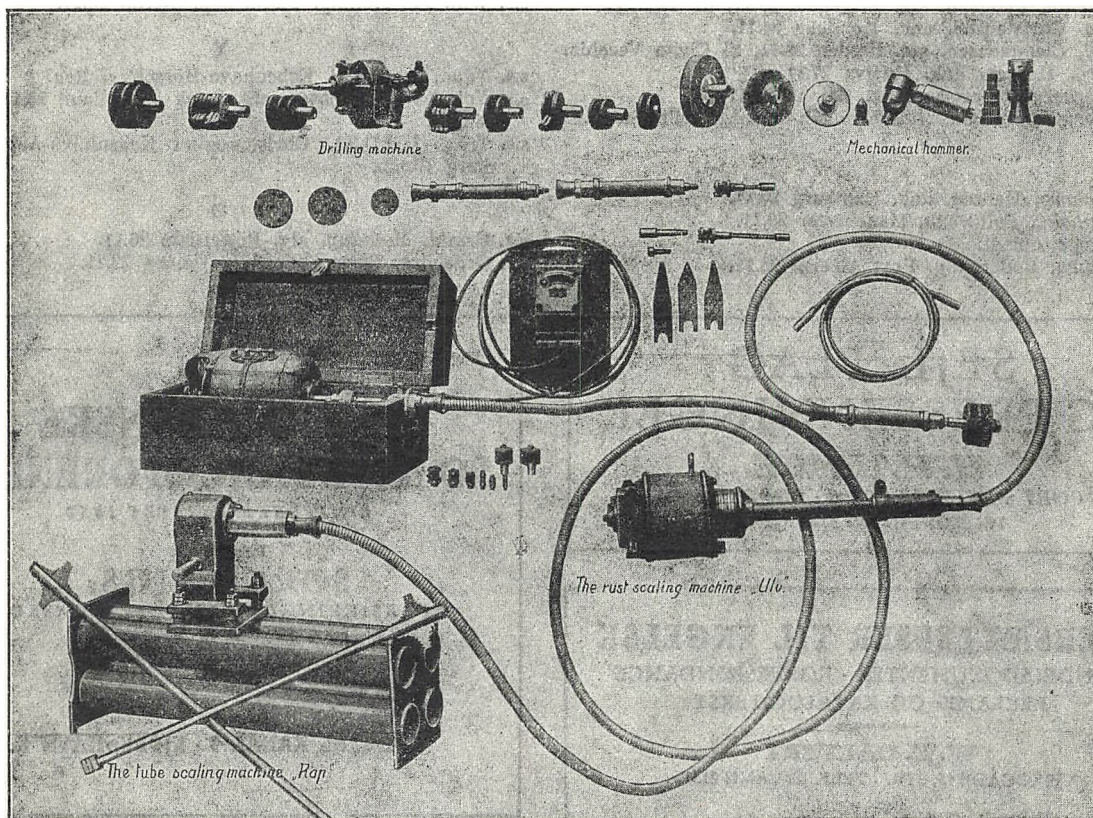
AKTIESELSKABET
**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER**ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«***Spar Penge!*

og anskaf Dem Rustbankningsmaskinen »Ulv« til Deres Skibe, og De vil blive tilfreds. 1 Mand udfører med »Ulv« 8 Mands Arbejde. »Ulv« er samtidig en nyttig transportabel Maskine ved den daglige Drift ombord og under Havari i Søen, hvor den anvendes til **Boring, Slibning, Skæring og Børstning.**



Det er ved Prøver konstateret, at »Ulv« er den **hurtigste, holdbareste og handeligste** Maskine, der i Øjeblikket er i Handelen. — Samtidig anbefaler vi vor gennemprøvede, rustbeskyttende **H. & W. OLIE** til Indsmøring af **Kulkasser, Bundtanke, Rendestene etc.**

Vi er til enhver Tid til Tjeneste med Demonstration af og Tilbud paa Maskinen.

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K.TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
F. Martinussen: HELRUP 1619
H. Dannesøe: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 4403
KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE
GRUNDLAGT 1848

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

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAGT 1905
Telefon C. 7565 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

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

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

K I E L · K A N A L (KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerssen & Co.

RENSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A.B.C. 4. Ed., WATKINS' 1904,
THE BOE CODE · BALTIC CODE.

THE CARDIFF **CHANNEL DRY DOCKS** & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet *BOTNIA*, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
"DAMOTIA"

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. - Reserver ca. 5 Mill. Kr.

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 · Telegr.-Adr.: Privatbank

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
»Hamdresche

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0.13.0 portofri
Udgiver:

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 50

LØRDAG · 11. DECEMBER 1926

33 · AARG

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

QUO VADIS?

Medens disse Linier skrives, ligger den politiske Situation hyllet i tæt Taage. Inden de er trykt, er maaske denne Taage lettet, og Nationen underrettet om, hvilken Vej den politiske Vind blæser, og hvis Haand, der skal hvile paa Statsskibets Ror.

Det er blevet sagt om det afgaaende Ministerium, at det ikke var dets Skyld, naar Kronen gik i Pari. Dette er ikke rigtigt. Det er den eneste anelige Post paa det afgaaende Ministeriums Kreditside, og det er uretfærdigt at forsøge at gøre en saadan Kendsgerning mindre eller at benægte dens Eksistens. Ministeriet *Stauning* førte Kronen i Pari i Forhold til den almægtige Dollar, og gjorde det med fuldt Mandat fra samtlige Partier og alle Samfundets Klasser og Lag. Det er sandt, at visse udenlandske Begivenheder lettede denne Proces, og at Kronen fandt sit Pari-Leje, længe førend Regeringen og Finansministeriets Embedsmænd og Nationalbankens Ledelse havde drømt om, at dette kunde ske. Men det forandrer stadig ikke den Kendsgerning, at Ministeriet *Stauning* har Æren for, at Kronen blev ført til Pari. Det er nu engang saadan, at Heldet er tilbøjelig til at følge den, der gør det rigtige.

Det lykkedes altsaa Hr. *Stauning's* Regering at føre Kronen i Pari, men baade Regeringen og det socialdemokratiske Parti veg tilbage for at tage Konsekvenserne, de nødvendige Konsekvenser af Parikronen. Det er meget beklageligt. For intet andet Parti havde bedre Chancer for at føre Deflationen til Bunds uden at skabe Bitterhed eller Klassehad end netop det socialdemokratiske. Naturligvis havde det kostet Partiet nogen Popularitet i dets rødeste Fløj, men i det lange Løb er det ogsaa sund Partipolitik at drive en forsvarlig og samfundsgavnende Politik. Men det har Ministeriet *Stauning* altsaa ikke været modig nok eller fremsynet nok til at indse, og det foretrak at overlade til andre dette besværlige og utaknemlige job.

Og alt tyder desværre paa, at det ikke engang vil dele Ansvaret for en saadan Saneeringsproces med samtlige andre Partier, men foretrækker at føre den gamle Klassekamp videre. Saa er det at

haabe, at de andre, de tre borgerlige Partier, kan enes om at samarbejde paa Genopbygningen af vort økonomiske Liv, at for en Gangs Skyld den personlige Forfængelighed og egoistiske Ærgerrighed vil vige til Fordel for et uegennyttigt Arbejde for Landet og dets haardt trængte Erhverv.

FORENEDE JUBILERER

Tredsstyvte Aar er forløbet siden det første Skib med det hvide Malteserkors i den blaa Dug vajende fra Stortoppen stod ud gennem Bomløbet. I den siden da forløbne Tid er Selskabets Mærke blevet hejst over henimod tre hundrede Skibe, og hvor de end spredtes over Jordkloden, har de stedse med Ære vist Danmarks Flag. Fra en ringe Begyndelse og uanset sit Hjemlands territoriale Lidenhed regnes Det Forenede Dampskibs-Selskab i Dag i Størrelse og Anseelse blandt Verdens første Dampskibsrederier. Som de enkelte Skibe paa deres Rejser har mødt snart fint Vejr, snart Storm, saaledes har ogsaa Selskabets egen Sej-

lads gennem Tiderne været præget af baade Medgang og Modgang. Det første har fremmet Udviklingsmulighederne, det sidste har hærdet Viljen, og begge Dele i Forening har skabt Selskabet et Fundament, hvorpaa det trygt kan støtte sig, hvorledes end Vinden vil blæse i kommende Tider.

Disse mandige Ord er laant fra det Festskrift, som Prokurist *L. O. Normann* har forfattet i Anledning af *Forenede's* Jubilæum, og som vi andetsteds i dette Blad gør til Genstand for udførlig Omtale.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs vekslende Direktioner har smukt løst den store Opgave at skaffe vort Land gode og sunde Forbindelseslinier i Ind- og Udlandet. Selskabets Historie er et glimrende Eksempel paa, at en lille Nation evner at løse en verdensomfattende Opgave, naar den, for at tale i Goethes Ord, tænker Fremtids Tanke og handler Nutids Gerning.

Det Forenede Dampskibs-Selskab er et nationalt Minde-mærke, en kostelig Slægtsarv, som ikke maa forødes. Dets Velfærd berører ikke alene de mange Tusinder, det giver Brødet, men hele Nationen.

FORENEDE JUBILERER



Direktør A. O. ANDERSEN

Det Forenede Dampskibs-Selskabs dygtige og initiativrige Leder, under hvis Ægide Selskabets omfattende Reorganisation siden 1921 har fundet Sted og under saare vanskelige Kaar for Skibsfarten, Danmarks næststørste Erhverv.

Den Popularitet og Tillid, som Direktør Andersen nyder i Skibsfartskredse, har hans Standsfæller givet Udtryk for ved at vælge ham til Formand i Dansk Dampskibsrederiforening.

KORSØR-KIEL RUTEN

Det glæder os at høre, at der baade fra dansk og tysk Side gøres Bestræbelser for at faa genoprettet den meget populære Korsør-Kiel Rute, en Forbindelse, som desværre blev afbrudt ved Krigens Udbrud.

Efter Krigen satte tyske Interesser et Par demonterede Hjelpekrydsere ind paa denne Rute. Det afhjalp tilsyneladende et stort Savn, for det var meget vanskeligt, hvis man da ikke Dage iforvejen havde bestilt Billet, at faa Kahytsplads. Og saa pludselig holdt den op. Det Statstilskud, som den prøjsiske Stat havde givet til Rutens Opretholdelse, bortfaldt paa Grund af de daværende fortvivlede økonomiske Forhold i Tyskland. Der maatte skæres ned paa alle Punkter, og Statstilskudet til Korsør-Kiel Ruten forsvandt paa den Maade.

Vi forstaa imidlertid, at den prøjsiske Regering er villig til at overveje den Mulighed at give et mindre Tilskud til Ruten, hvis man fra dansk Side viser den nogen Interesse. Vi erfarer, at dette er Tilfældet, dog ikke saaledes, at der kan ventes noget dansk Statstilskud — nu er det Danmarks Tur til at skære ned paa Budgetterne — men at Ruten kan regne med en Del dansk Støtte, hvis den genoptages.

RADIOFONIENS GROTTID

Sjældent har nogen Bevægelse i Danmark haft saa hurtig et Gennembrud som Radiofonien. Dens Udvikling er sket i saa rivende Tempo, og dens Indflydelse paa Hjemmeliv og Forlystelsesliv har været af en næsten revolutionerende Indflydelse, i alt Fald hvis man tør tro de egentlig ikke velsignende Udtalelser, som Forlystelseslivets Ypperstepræster fremkommer med. Ifølge disse holder Radioen — det hedder vist Radiogalskaben — Folk borte fra Teatre, Restauranter, Koncerter og Biografteatre. Selv om Radioen ikke er den eneste Aarsag til de tomme Forlystelseetablissementer, er der næppe Tvivl om, at den er en væsentlig Faktor i Bevægelsen bort fra disse Steder. De, der føler Trang til at være i Kontakt med Verden, eller

det, som de mere primitive forstaa ved Verden, behøver ikke mere at søge den ude — Radioen bringer den hjem til dem. Her er Stof i Spandevs for tamme Filosofer: Hjemmets Hygge genopdaget ved Hjælp af et Krystalapparat. Er det det Krystal, hvori Vismænd og Charletaner læser Skæbner og Fremtid?

For en Mand som Ingeniør C. Gerald, der paa nært Hold har fulgt hele Radiobevægelsens Udvikling herhjemme, og selv har været et Led i denne, maa det falde naturligt at skrive en Bog derom. Det er ogsaa lykkedes ham at skrive en ret interessant historisk Skildring af denne Udvikling, selv om Skibsfartsfolk vel nok i nogen Grad vil savne i hans *Radiofoniens Grottid*, som lige er udkommen paa August Bang's Forlag, et Kapitel om Radioen ombord. Hr. Gerald's Bog er helt viet Amatørbevægelsen og falder i tre Hovedafsnit: 1) Amatørklubberne og Privatinitiativet, 2) Statsradiofoni og 3) Pressen og Radiofonien, og indledes med et Forord af kgl. Kommissarius, Kammerherre C. D. Lerche, der som bekendt er Formand for Radioraadet.

Forfatteren har særdeles smukt løst den Opgave at give en historisk Skildring af de Begivenheder, der danner Grundlaget for den nuværende Radiofoni. Han har ogsaa sat et smukt Mindesmærke over de Mænd, der uegennyttigt har ofret Tid og Arbejde paa at føre Radiofonien frem i et Plan værdigt for Landet. Iblndt disse Mænd fremhæver han særlig en shipping man, Premierløjtnant H. Garde, som var Fader til den første betydelige Radioklub i Landet og paa anden Maade satte Fart i Bevægelsen. I sin Bog afslører Hr. Gerald mange spøgefulde Hæmmeligheder, som maa ske nogle enkelte har anet, men som Størstedelen af Radioens begejstrede Tilhængere har levet i mere eller mindre lykkelig Uvidenhed om.



ERSTATNINGS DOM

En Septembemat ifjor fandt der Øst for Gedser Fyrskib et Sammenstød Sted mellem Hamborgdamperen »Orlando« og den estniske 4-mastede Skonnert »Leola«. Sammenstødet var voldsomt, og Skonnerten sank i Løbet af 2 Minutter. Besætningen reddede sig over paa Damperen.

Efter de fra »Leola«s Side afgivne Forklaringer skyldtes Sammenstødet Damperens skiftende Manøvrer.

Kaptajnen paa »Orlando« hævder, at Sammenstødet skyldes, at »Leola« pludselig drejede Nord paa, saaledes at den viste sin grønne Lanterne for Boven af Damperen.

Rorgængereren paa »Orlando« har om de skete Manøvrer afgivet en Forklaring, der staa i skarp Strid med Kaptajnens Forklaring. Han siger, at Kaptajnen var meget nervøs og gav flere modstridende Kommandoer.

Hamburgs Seeamt, for hvilken Forklaringerne er afgivet, har ikke turdet forkaste Kaptajnens Forkla-

ring og udtaler, at det ikke er bevist, at Kaptajnen har gjort sig skyldig i nogen Brøde.

Erstatningsspørgsmaalet er indbragt for Sø- og Handelsretten i København, hvor Skonnertens Rederi forlanger 103,000 Kr. i Erstatning for Skib og Ladning.

Sø- og Handelsretten udtaler:

Selv om der ikke har kunnet paalægges »Orlando«s Kaptajn strafferetligt Ansvar, maa det efter den tyske Rorgængerens og den estniske Besætnings samstemmende Forklaringer anses for givet, at »Orlando«, der havde Vigepligten, ikke er gaaet tilstrækkelig af Vejen for »Leola« og navnlig, at den ikke har tilkendegivet tilstrækkelig tydeligt, hvad Vej den vilde dreje. Den af »Orlando«s Kaptajn udkastede Formodning om, at »Leola« har Skylden, idet denne uden Grund har drejet mod Nord og derved er kommet for Boven af »Orlando«, maa tilsidesættes som ganske uantagelig.

Det tyske Rederi blev dømt til at betale 76,563 Kr. i Erstatning og 3,000 Kr. i Sagsomkostninger.

SØMANDSKONFLIKTEN I TYSKLAND

De tyske Søfolk har opsagt deres Overenskomst med Rederne og i de sidste Dage har der været forhandlet i Hamburg mellem Repræsentanter for *Verband deutscher Reeder* og for Sømands-Organisationerne, men noget endeligt Resultat foreligger endnu ikke.

De Forhandlinger, som er ført mellem det tyske Rederforbund og Sømandsorganisationerne, er, efter

hvad der nu meddeles, endt uden Resultat. Søfolkene har fremsat Krav om 15 pCt. Lønforhøjelse. Konflikten vil sandsynligvis nu blive afgjort ved Voldgift.

FINSKE SPAREBESTRÆBELSER

Som et Led i de finske Sparebestræbelser vil man, efter hvad der meddeles fra Helsingfors, fra Nytaar inddrage 72 Lodsstillinger. Besparelsen herved slaas til 1½ Mill. Mark.

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB IGENNEM 60 AAR

Det er idag — 11. December 1866 — 60 Aar siden, at Det Forenede Dampskibs-Selskab stiftedes af C. F. Tietgen, Danmarks store Søn.

Selskabets Historie og Vækst igennem de skiftende Tider er sagligt og indgaaende skildret i et Festskrift, som har set Dagens Lys i Anledning af dette Jubilæum. Skiftet er »samlet og i Hovedtrækkene udarbejdet af« Prokurist L. O. Normann, en yderst beskedne Betegnelse for Forfatterskabet til et saare interessant og lærerigt Værk.

Ved Udarbejdelsen af dette Festskrift, siger Forfatteren i et Forord, har Hovedformalet været overfor Offentligheden at opridse Selskabets Historie og at søge at give en Fremstilling af dets Andel og Deltagelse i samt dets Betydning for vort Fædrelands daglige Liv.

Det er lykkedes overmaade vel. Festskriftet er en glimrende Kilde til Oplysning i saa Henseende. Skridt for Skridt følger man Selskabet i dets Vækst, fra den beskedne Begyndelse i 1866, hvor en ny Æra begynder for den danske Søfart, *right up to date*, hvor Selskabets Flaade omfatter 114 Skibe med en samlet Brutto Register Tonnage paa 230,844 Tons. Og heri er ikke medregnet Selskabets Isbryder, dets 9 Bugserbaade, 14 søgaaende Lægtre samt 46 dækkede Pramme, repræsenterende andre 6,820 Tons. Man tænke sig et Øjeblik hele denne Flaade komme sejlene op gennem Sundet, Skib efter Skib, i Kølvalds-linie, en prægtig Armada i Malteserkorsets Tegn — hvilken anskuelig Illustration til *Forenede's* mægtige Indsats i vort nationale Liv!

Jorden rundt 1½ Gang.

Men det er en utænklig Tanke, en Drøm. Heldigvis er der bedre Anvendelse for denne Storflaade. Den sejler Vandet tyndt i hjemlige Farvande og paa Verdenshavene. Denne Flaades samlede udsejlede Distance for 1925 udgør 3,300,000 Sømil, eller pr. Skib paa det nærmeste 30,000 Sømil. Dette kan ogsaa udtrykkes ved, at hvert enkelt Skib gennemsnitlig aarligt tilbagelægger en Distance næsten svarende til Jorden rundt 1½ Gang. I samme Tidsrum har Selskabets samlede Brændselsforbrug været 370,000 Tons — som Maalestok kan anføres, at Danmarks Import af Kul i 1925 androg ca. 3,125,000 Tons.

Hvad f. Eks. *Forenede's* indenrigske Rutebaade, de faste Forbindelser mellem Hovedstad og Provinshavne, betyder transportmæssigt for Befolkningen, er ret overflødig på paapege. Man kunde vanskeligt tænke den Tanke, at disse Forbindelser overhovedet kunde opføre. De er selvfølgelig Led i Nationens Liv. Og hvad betyder de ikke økonomisk for det danske Samfund. Hvor mange Skæbner er der ikke knyttet til deres Trivsel. Det er naturligvis praktisk umuligt nøjagtigt at paavise, hvor mange Mennesker, der kan siges udelukkende at tjene til deres Ophold ved Det Forenede Dampskibs-Selskabs Virksomhed, den indenrigske saavel som den udenrigske. Men det er i alt Fald ikke for meget sagt, at 8,000 Mennesker alene i Danmark har deres Erhverv fra og ved Selskabet. Medregner man det Antal, der maa skønnes at blive forsørgt af disse 8,000 Personer, kommer man til det Resultat, at herved 30,000 Mennesker herhjemme opretholder Livet igennem det *Forenede*. Sammenlignet med Landets samlede Befolkningstal vil dette sige, at ca. 1 pCt. deraf har sin Levevej fra Selskabet.

Forenede og Danmarks Statsgæld.

Et Selskab af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dimensioner er en Faktor af umaadelig Betydning i Landets økonomiske Liv. Dets Fragtindsejlinger efter Fradrag af Udgifter til Kulindkøb, Havneafgifter, Arbejdspenge etc. i udenlandske Havne, spredes ud over det danske Samfund og indgaar i Omsætningen i Form

af Arbejdsløn, Havne- og Vareafgifter, Folkehjyre, Portoudgifter, Proviantindkøb, Skatter, Dividender, Reparationer, Nybygningsarbejder o. m. m. Siden Selskabets Stiftelse har det indsejlet mellem 1¼ og 2 Milliarder Kroner, eller et Beløb halvanden Gange saa stort som Danmarks Statsgæld i Øjeblikket.

I de fra 1921 til 1925 forløbne fem Aar har *Forenede* overtaget ialt 16 Skibe byggede paa danske Skibsværfter. Anskaffelsessummen for disse Skibe har været 35 Millioner Kroner. I samme Periode androg Vedligeholdelsen af Skibene og Udgifterne til Anskaffelse af Forbrugsgods gennemsnitlig 12,852,000 Kroner aarlig, hvoraf der alene i Danmark er udført Arbejde og anskaffet Varer for ca. 11,280,000 Kroner aarlig. I Arbejdsløn ved Udførelsen af de paagældende Arbejder er gennemsnitligt pr. Aar udbetalt næsten 3¼ Million Kroner. I Hyre og til Bepising af de næsten halvfemte Tusind Mand, som er nødvendige til Bemanding af Skibets flydende Materiel, medgik i det sidst afsluttede Regnskabsaar — 1925 — næsten 15 Millioner Kroner. I Arbejdsløn ved Indladning og Losning af Selskabets Skibe i danske Havne udbetaltes i tilnærmelsesvis den samme etaarige Periode henvend 5½ Million Kroner. Og i Havneafgifter har Selskabet alene sidste Aar lagt 1,300,000 Kroner i danske Havne.

Forenede og Krigen.

Den danske Landbrugseksport har Grund til at være *Forenede* taknemlig for den hurtige og paalidelige Forbindelse, som Selskabet har etableret mellem danske Havne og engelske. Hvor fordelagtigt dette Samarbejde er for vort Landbrug, blev aabenbaret under den korte men hidsige Generalstrejke i England for et halvt Aars Tid siden. De *Forenede's* Rutebaade blev telegrafisk dirigeret fra de engelske Havne, hvor Arbejderne nægtede at losse eller at videresende de danske Produkter, og hen til dem, hvortil Bolshevismen endnu ikke var trængt. Paa den Maade undgik man Forsinkelser, og de engelske Konsumenter fik de danske Fødevarer regelmæssigt — for Londons Vedkommende vilde deres Udeblivelse have været ensbetydende med, at den samfundsnedbrydende Strejke ikke var blevet kvalt, i alt Fald ikke saa gesvindt som nu blev Tilfældet.

Ogsaa under Krigen var *Forenede's* Indsats af den største Betydning for Landbruget som for hele Nationen. Foruden direkte økonomiske Ydelser af godt og vel 14½ Million Kroner til Fragtnævnets Virksomhed, afgav Selskabet gennemsnitlig 19 Skibe aarligt fra Midten af 1917 til Fragtnævnets Ophør ved Udgangen af 1920 til Anvendelse for Fragtnævnets Transporter. Til Brug for den britiske Regering afgav Selskabet som et Led i den Tvangsydelse, der var nødvendig for at sikre Landets Tilførsler, gennemsnitlig 11 Skibe aarligt i Perioden 1917-1919; til Brug for den amerikanske Regering 3 Skibe, og endelig maatte Selskabet efter de Allieredes Ønske afgive tre meget store Skibe til den belgiske Hjælpekomité. Med andre Ord, af den af Torpederinger og Minesprængninger i Forvejen stærkt reducerede Flaade afgav Selskabet over den væsentligste Del af Perioden 1917-1920 ialt 36 Skibe, eller omtrent Halvdelen af Selskabets daværende Flaade. I Sandhed en stor national Indsats!

Selskabets Reorganisation.

For Selskabet var denne nationale Indsats dyrebødt. Krigen betød Lemlæstelse af Selskabets Ruter og af dets Materiel. I Begyndelsen af 1921 — paa hvilket Tidspunkt alle Krigstidens Restriktioner først definitivt var ophørt — stod Selskabet derfor overfor det Problem at skulle bygge alt op, om ikke helt fra Bund saa dog under vidt forskellige handelspolitiske Vilkaar, og under ganske andre nationale Strømninger og sociale Forudsætninger end før Verdenskrigen.

(Fortsættes Side 826).

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB IGENNEM 60 AAR (fortsat).

Den Genopbygning, man nu stod overfor, skulde imidlertid komme til at foregaa under de vanskeligst mulige Forhold — som bekendt brød Fragtmarkedet allerede i Slutningen af 1920 bogstaveligt sammen, og fortsatte sin nedadgaaende Bevægelse i de efterfølgende Aar. I Foraaret 1921 var Direktør Cold traadt tilbage fra Stillingen som Selskabets administrerende Direktør, og Arbejdet og Ansvar for Selskabets Genopbygning kom i første Række til at hvile paa Selskabets ny Leder, Direktør A. O. Andersen's stærke Skuldre.

Direktør A. O. Andersens Indsats i disse sidste 5 Aar kendetegnes i første Række af Reorganisationen af Eksport-Farten, den delvise Fornyelse af denne Farts Materiale, den stærke og systematisk gennemførte Udvidelse af de oversøiske Ruter, Omordningen af Selskabets Agentur-Forhold i Østersøen samt Omlægningen af mange af Selskabets indre Administrationsforhold.

Forpligtelse som nationalt Rederi.

Som Følge af Krigsforholdene havde *Forenede*, paa en enkelt Undtagelse nær, ikke forøget sin Eksportflaade med nogen Nybygning siden 1913. Den 1. Januar 1921 talte denne ialt 19 Skibe paa ialt 17,400 Tons

d.w. og med et samlet Lastrums Kapacitet paa 1,119,000 Kubikfod, hvoraf 529,000 Kubikfod var forsynet med Køleledninger. Af disse Skibe havde dog en Del naaet den Alder, at Selskabet, under Bevidstheden om sit Ansvar overfor Landbruget og sin Forpligtelse som nationalt Rederi, var klar over, at en gennemgribende Fornyelse var nødvendig. Under meget store økonomiske Ofre har Selskabet derfor i de sidste fire Aar systematisk fornyet sin Eksportflaade, saaledes at denne idag præsenterer sig med 19 Skibe paa ialt 25,500 Tons d.w. med et samlet Lastrum af 1,531,000 Kubikfod, hvoraf 838,000 er Kølerum — altsaa en Forøgelse i disse faa Aar i almindeligt Lastrum af 412,000 Kubikfod og af Kølerum paa 311,000 Kubikfod. Af de i Øjeblikket i Fart værende 19 Eksportskibe er 7 bygget i Løbet af de sidste $\frac{3}{4}$ Aar, medens tre er nye, moderne hurtigtgaaende Lastbaade, oprindeligt anvendt i andre Ruter, men nu fuldstændig omdannet med Eksportfart for Øje. Siden Direktør A. O. Andersen overtog Ledelsen af Selskabet, er til Dato anvendt 15 $\frac{1}{2}$ Million Kroner til Nybygninger og Ombygninger af Skibe til Eksportfarten. Anvendelsen af denne mægtige Sum i dette Formaalets Tjeneste viser, at *Forenede* sætter en Ære i at føre den danske Landbrugseksport over Nordsøen under de mest ideale Vilkaar.

SLUKNING AF ILD OM BORD

En fremragende tysk Ingeniør, Hr. Winter, holdt ved det tyske Selskab af »Naval Architects« 27. Møde i Berlin den 18. og 19. November et interessant Foredrag om moderne Bekæmpelse af Ild om Bord i Skibe ved Hjælp af kemiske Ildslukningsmidler. Ingeniør Winter talte hovedsagelig om Ildslukningsapparater til Anvendelse om Bord i oliefyrende Motorskibe og Tankskibe, der ikke har Damp til Raadighed til Ildslukning. Han omtalte forskellige nye kemiske Apparater, der udvikler »Ildskum« samt tillige indgaaende Stankoe Apparatet, der er fyldt med to forskellige kemiske Pulvere rede til Brug. Stankoe Apparatet bestaar af en Cylinder omtrent 3 Fod lang og med en Diameter af 8 Tommer. Det vejer 62 Pund. Den øverste Del af Cylinderen indeholder det kemiske Stof, der udvikler Syren og den nedre Del det Pulver, der udvikler Basen. Saasnart Vandet, der ved Hjælp af Rør eller en Slange ledes ind i Cylinderen, blander sig med Pulveret, strømmer Ildskummet ud fra den anden Aabning i Cylinderen. Cylinderne kan enten bæres i Haanden eller de kan anbringes paa et Skot, enkeltvis eller i Batterier. Naar en Cylinder har afgivet 220 Gallons Ildskum, er Pulverne fortærede og maa fornyes. Saafremt man har Batterier af Cylindre, kan Pulverne anbringes i forskellige Cylindre, der er forbundne med adskilte Rør, der kun føres sammen ved Mundingen af Slangen. Ildskummet dannes i et Rum ved Aabningen.

Et Apparat med en endnu mere simpel Virkemaade er bleven fremstillet med Ildskum Generator af Minimax Co. og laves i Størrelser paa 125 og 57 Pund i tom Tilstand. Disse Generatorer kræver saa at sige intet Vedligeholdelsesarbejde eller Eftersyn, da de holdes i tom Tilstand, saaledes at der heller ikke er nogen Fare for at de skal fryse. I Generatorerne behøver man kun et Pulver, der holdes i lufttætte Dasser. Vandet gaar dels ind i Opløsningskamret og dels ind i en Udsprøjter, der presser Skummet ind i Slangens Munding. Den Mængde Pulver, der sættes i Forbindelse med Vandet samt Fordelingen af Vandet mellem Opløsningskamret og Udsprøjteren, kan reguleres, hvilket muliggør en stadig Regulering af Skummet's Konsistens. Det maa paases, at den Strøm af Vand, der

føres ind i Cylinderen, ikke afbrydes, da Apparatets Arbejde saa vil standses. Det er ikke tilraadeligt at installere Apparatet i Maskinrummet.

Er Fordel ved Apparatet er det forholdsvis ringe Forbrug af Vand, der for den største Størrelse andrager ca. 110 Gallons pr. Minut, hvorved der produceres omtrent 1,350 Gallons Ildskum i Minuttet, der dækker omtrent 400 Kvadratfod og er omtrent en Fod tykt. Vandtrykket maa naa 45 til 55 Pund pr. Kvadratfod. Det mindre Apparat producerer omtrent en Fjerdedel af det Kvantum Skum, det større Apparat producerer.

Medens Ildskum hovedsagelig anvendes til at bekæmpe Ild i Olie, er Kulsyre i de senere Aar blevet det foretrukne Middel til Bekæmpelse af Ild i Skibenes Lastrum. Systemet anvendtes først af Grönwald, der havde Kulsyren under Tryk i Staalflasker, hvorfra den gennem Rør blæstes til det Lastrum, hvori Ilden var. Systemet viste sig at være vanskeligt at anvende, fordi Kulsyren udviklede Kulde, naar den forlod Staalflaskerne, saaledes at Mundingerne af Flaskerne frøs til, naar kun en Fjerdedel af Indholdet var kommet ud. Lux-Systemet og Lloyd-Systemet, der begge har undgaaet denne Ulempe, anvendes derfor nu almindeligt om Bord i Skibene. Ved disse Systemer ledes den flydende Kulsyre til det Sted, hvor den skal bruges, gennem Rør af ringe Diameter. Hvert Rør er perforeret i Enden, og den Kulde, der frembringes ved at Kulsyren gaar over til Luftform, har en heldig Indvirkning paa Ilden. Der maa træffes særlige Foranstaltninger for at hindre, at et Lastrum, uden at det vides fyldes med Kulsyre. Batterierne af Staalflasker anbringes bedst i et Dækhus, der er godt ventileret, og bør ikke anbringes i Rum, hvor der er Mulighed for, at Ild kan bryde ud. Bekæmpelse af Ild ved Hjælp af Kulsyre er anerkendt i Amerika, England og Tyskland. Det Kvantum Kulsyre, der er nødvendigt, maa være saa stort, at det fylder mindst 25 pCt. af Rummet i det største Lastrum, eller der kræves 1 Pund Kulsyre til 32 Kubikfod Rum af det største Lastrum. Hvis Systemet anvendes ved aabne Rum som f. Eks. Kedel- og Maskinrum, behøves der 1 Pund Kulsyre til 16 Kubikfod, idet Kulsyren kan undslippe fra saadanne

S K I B S M A A L I N G

„Vilkaarlig Størrelse som Norm for Havneafgifterne“.

Under det Foredrag, som Hr. Kaptajn Aal fra Norsk Kontrolmaaling holdt i Søfartsteknisk Forening den 26. November d. A. blev det fremhævet, hvilke Vanskeligheder der har været forbundet med at naa til en almindelig anerkendt Maaleregulering for Skibe, og hvilken Uenighed der var opstaaet — og stadig hersker — m. H. t. det Fradrag fra Brutto-Tonnagen, der skal anvendes for at bestemme Netto-Tonnagen. Ja, vidste man ikke bedre, fristedes man virkelig til at tro, at Skibsbyggerne satte en fordømmelig Glæde i at finde paa nye Skibstyper, og med alle Fif at indrette disse alene med det Formaal for Øje at sætte Splid mellem Skibsmaalene, og ikke nok hermed, men da Frihord ogsaa er koblet sammen med Maalingen, da bliver baade Klassens og Tilsynets Myndigheder ogsaa blandet ind i Striden, saa Uenigheden og Virvaret stadig florerer.

Betragter man nu hele Skibsmaalingens problem med Henblik paa dets Hovedformaal, som er dette: »At danne en Norm for Fastsættelse af Skibenes Havneafgifter«, saa viser det sig, at ved at benytte Netto-Tonnagen som en saadan Norm, maa hele Arbejdet siges at være forfejlet fra Begyndelsen af. Dette kan synes en dristig Paastand, men stiller man sig det Spørgsmaal: Hvad burde der lægges til Grund som Norm for Skibenes Havneafgifter, kan der næppe være Tvivl om, at set med Havnens Øjne maa Svaret blive: Den Plads, som Skibet optager i Havnen.

Til at bestemme den Plads, som et Skib optager i Havnen, behøves imidlertid slet ikke nogen udviklet Netto-Tonnage, men kun dets Længde og Bredde til Grundlag. Vil man endelig have Dybden med, hvorfor saa ikke, men saalænge man ikke endnu er naaet saa vidt i Økonomien med Udnyttelse af Havnene, at man lægger det ene Skib under det andet, skulde dets

Dybde ikke være af nævneværdig Interesse for Afgiftens Skyld, og hvad Skibets Indretning iøvrigt angaar, da kunde dette ganske overlades til Rederiets og Skibsbyggerens Bestemmelse, og burde være Havnen komplet ligegyldig. Men naar nu Tonnagefradraget og den derved udledede Netto-Tonnage slet ikke behøves til at opnaa den Hensigt, der er tilstræbt som Hovedformaal, hvad tjener de saa til? Til ingenting; thi til noget som helst andet duer Netto-Tonnagen ikke, og til andet anvendes den ikke heller, og som Foredragsholderen paaviste, duer den kun grumme lidt til at være Grundlag ved Havneafgifternes Bestemmelse netop paa Grund af Fradraget, der synes ligesaa ubestemmeligt som Cirkelns Kvadratur, og derfor giver Anledning til allehaande Vilkaarligheder ved Beregningen.

Almindelige Mennesker forekommer det hartad utroligt, at fremragende Mænd, lærde og sagkyndige paa dette Omraade, har spildt Tid og Arbejde paa at løse et Problem som Skibsmaaling med det Formaal, at anvende en saa vilkaarlig Størrelse som Netto-Tonnagen som Norm for Havneafgifterne, naar en simpel Tabel med Længde og Bredde (event. Dybde) som Argumenter maatte være meget nemmere og mere fyldestgørende, hvor en Bestemmelse er tilstræbt, der skulde være retfærdig og rimelig, baade for Skibene indbyrdes og for Havnens Udnyttelse.

Vilde det mon ikke være mere formaalstjenligt, at alle de Myndigheder, der har med saadanne Sager at gøre, arbejdede hen til, at Havneafgifterne opkræves efter simple Regler med Skibets Længde og Bredde som Grundlag, end at de foretog umulige Forsøg paa at faa et ubestemmeligt Tonnagefradrag endelig bestemt.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 7. December 1926.

Alle de store Markeder har været godt repræsenteret i den sidste Uge, og med Undtagelse af Australien er der en Nedgang over hele Linien. Den ventede Afslappelse saasnart Kulstrejken var afsluttet og Importen af Kul ikke længere lagde Beslag paa Tonnagen er nu indtraadt, og Nedgangen kommer ikke som nogen Overraskelse, men saalænge de nuværende Rater kan holdes, og Bunkerne bliver billige, er der ingen Grund til Klage. I de første Par Maaneder kan der ikke godt blive Overflod af Tonnage i noget vigtigt Marked, endskønt med de nu billigere og forhaabentlig ogsaa bedre Bunkerkul vil en Del Tonnage blive sendt paa lange Ballastrejser. La Plata har straks benyttet sig af den rigelige Tilgang til at trykke Markedet, og for at kunne slutte nu for Februar/Marts Lastning maa Rederne gøre Indrømmelser, men det ser ud til, at Indrømmelserne er vel store. Det er altid risikabelt at løbe Baade prompte, især har La Plata Gang paa Gang givet Beviser paa, hvor galt det kan gaa.

Bunkerpriserne er faldet meget og falder dagligt. Leverandørerne er nu igen til at tale med, og Fragtmarkedet kommer lettere ind i et sundere Spor, saasnart Bunkers er til at faa og til en rimelig Pris.

TRÆLASTMARKEDET

De Befragtninger, som endnu kommer i Stand, sker til meget utilfredsstillende Rater, og selv om Vejret er forholdsvis gunstigt, maa der regnes med langsomme Ekspeditioner og daarlige Indtagender. Begyndelsen og Slutningen af Østersøsesonen har været en stor Skuffelse. De sidste Sommermaaneder var nok gode, som alt andet, men Østersøen iaar kan som

Helhed kun regnes for »lidt over Middelhøst« med altfor store Svingninger. Over næste Sæson hviler endnu et Hemmelighedens Slør. De Afslutninger, som gerne gøres en 4/5 Maaneder før Sejlladsen aabnes, giver nok et Fingerpeg om, hvorledes Markedet kan blive, men meget afhænger af Tilfældigheder, og lidt Tilbageholdenhed er absolut paa Plads.

For prompt er bl. a. afsluttet:

650 Stdr. Trångsund/Leith 50/-, 400 Stdr. Hernösand/Boness 55/-, 400 Stdr. Danzig/Southampton 55/-, 400 Stdr. Danzig/Swansea 60/-, og disse Rater maa give et magert Resultat. For Props Björkö/Calais noteres nu 50/- mod 53/- for et Par Dage siden; Props Kotka/Hull 57/6d., 60/-; Sydfinland/Dunkirk 42/6d., 45/-; D.B.B. Kotka/Le Havre 50/-, London 52/6d., 55/-, Hull 55/-, 57/6d. Ikke saa faa Ladninger maa vente til næste Aar, hvis Befragterne ikke hurtigt bestemmer sig til at anlægge mere fornuftige Rater.

Vintersejlladsen paa Leningrad begyndte den 4. ds., og da Russerne gerne vil af med saa meget som muligt, bliver sikkert alt gjort for at hjælpe Skibsfarten, og der er noget at tjene for dem, som vil tage Risikoen. Foruden Trævarer søges Skibsrum for Korn og Oliekager til Rater, som er ganske antagelige.

KUL, KOKS ETC.

De engelske Kul- og Kokslaster begynder at interessere. Det er bare en Skuffelse, at Markedet, ialfald til de skandinaviske Lande, ikke er begyndt bedre. Østkyst/Göteborg/Malmö er sluttet til 7/6d., 7/9d.; Danmark 7/9d., 8/-; Riga 7/6d. for 18/2,500 Tonnere. Leith/Vejle noterer 11/- for 1/1,200 Tons Baade, og Tyne/Stavanger 12/- 1,000 Tonner. Til Havne som Gefle/Sundsvall er betalt 10/-, 12/-, og dette er virkelig rime-

(Fortsættes Side 828)

NEW ZEALANDSK FORBUD MOD SPILD AF OLIE I TERRITORIALE VANDE

New Zealands Parlament har under 31. August d. A. vedtaget en Lov, som forbyder Spild (Udkastning eller Udløb — »discharge or escape«) af Olie i territoriale Vand (»the Oil in Territorial Waters Act, 1926«).

Loven træder i Kraft den 1. April 1927, og de for Skibsfarten vigtigste Bestemmelser er følgende:

§ 3 foreskriver, at hvis Olie udhældes eller faar Lov til at løbe ud, direkte eller indirekte, i territoriale Vand fra et Skib, er Rederiet eller Skibsføreren skyldig i Overtrædelse af Loven og som saadan hjemfalden til en Bøde paa £500 samt pligtig at betale Omkostningerne ved Fjernelsen af Olien. § 4 giver derhos vedkommende Dommer Adgang til at lade Toldvæsenet tilbageholde Skibet, indtil der er stillet Sikkerhed for Betaling af de i Sagen paaløbende Omkostninger.

Ifølge § 5 skal Kaptajnen paa ethvert Skib, som ankommer til New Zealand fra oversøiske Steder, medførende Olie som Ladning eller Bunkerolie, hvis Skibet er udstyret med traadløs Telegraf, ad denne Vej til Havnemesteren i den første Havn, det anløber

i New Zealand, og ikke senere end 12 Timer før Ankomsten sende Meddelelse om, at Olie medføres paa nævnte Maade; hvis Skibet ikke er udstyret saaledes, skal Føreren foranledige, at Meddelelsen afgives til Havnemesteren straks ved Skibets Ankomst til den første Havn, og, førend det gaar fra nogen Havn i New Zealand til en anden, sende en lignende Meddelelse til Havnemesteren i sidstnævnte Havn paa en Maade, som giver Sikkerhed for, at Meddelelsen afgives mindst tolv Timer før Skibets Ankomst.

Naar Skibets Fører undlader at opfylde disse Forlangender, er han hjemfalden til en Bøde paa £50.

Endvidere kan ifølge § 9 Ministeren, hvis han finder Anledning dertil, udnævne en Embedsmand til at undersøge et hvilket som helst Skib i territoriale Vand og overbevise sig om, at der er truffet Forholdsregler til at forhindre Udløb af Olie.

Endelig kan i Medfør af § 10 Retten, hvor et Skib er blevet idømt en Bøde for Overtrædelse af Loven, men Bøden ikke betales, inddrive denne ved Salg af Skibet eller dets Tilbehør.

(Fortsat fra Side 827).

ligt. Londonkoks indikerer 8/9d., 9/- til København. Kul Wales/Libau 8/6d., 9/-, Helsingfors 10/-, 10/6d., Helsingør 8/-, 8/6d. Befragterne føler sig frem, og saalænge »license« ikke er almindelig, haster det ikke med at slutte.

Stettin/Østkysten søger endnu et Par Baade, og betaler ca. 8/-, Koks Stettin/Malmö 10/-, Koks Rotterdam/Malmö 9/-, 9/6d., Briketter Emden/god dansk Havn 8/-, 8/3 d., Danzig og Stettin har udskibet en Del Sukker til svenske Havne, London og Rotterdam; men Tonnagerigheden har sat Fragterne ned til 7/50, 8/00 Kr. til Göteborg/Malmø, 10/6d. London, Hfl. 4.75, 5.00 til Rotterdam.

MIDDELHAVET ETC.

Prompte Laster er en Sjældenhed fra Kontinentet. Stettin/Oporto søger 1/1,500 Tonner 15/-, 16/-; Danzig/Neapel 2/4,000 Tons 14/-, 15/-, Bremen/Lissabon 2/5,000 Tons 10/-, 10/6d., Rotterdam/Nizza 2,500 Tons 10/-, 10/6d., Genoa range 10/-, Marseille 10/-, Alexandria/Pt. Said 11/6d., 12/6d. For Lastning efter 15/12 er der mere Efterspørgsel. De engelske Afslutninger til samme Destinationer ligger 2 à 3 shillings over, hvad Kontinentet noterer. Cardiff/Malaga er sluttet til 13/-, Algiers 12/-, Marseille og Vestitalien 12/3d., 12/6d., Alexandria 13/6d., Tyne/Catania 15/-, Messina 14/-, Vestitalien 13/-, 14/-, Barcelona 14/6d., Oran 12/6d., alt for Afskibning tidlig December og »subject license«, som delvis er opnaet.

De hjemgaende Markeder er endnu faste for December, men Befragterne er lidet tilbøjelige til at slutte pr. Januar eller senere selv til lavere Rater, da der til den Tid gøres Regning med et større Udbud af Tonnage. Sortehavet har faaet adskillige Baade fra 22/6d. for Januar ned til 18/- ult. Januar/Februar. Sullina/Bordeaux/Hamburg 30/-, U.K. 31/6d., Danmark 32/6d. prompt og 3/4 shillings mindre for Januar. Alexandria Noteringerne er yderligere svagere, og ligger omkring 20/- til Hull, 22/6d. til Bristolkanalen. Slax-Antwerpen 13/-, Ghent 12/-, Tynen 15/-; Tunis/Swansea 14/-, Rotterdam 14/6d.; Bona/Kings Lynn 17/6d., Huelva/Antwerpen 13/-, Spanien/U.K. prompt 45/- pr. 100 cbf., Januar 37/6d., 40/-. Jordnødder fra Vestafrika 30/-, 31/6d., basis Kontinentet, Januar.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Farten fra Montreal er forbi for iaar, og Kulbefragtingerne fra Nordstaterne til U.K. er saa godt

som indstillet. Sydney B.C.-U.K., Januar Lastning har faaet 2 Baade til 15/6d. og 15/-, Til Øerne, Vestitalien, Frankrig og Sydamerika sluttet fremdeles en Del Baade, men til stærkt reducerede Rater.

Kornbefragtingen har nu lettere Spil og kan dække sig ind til svagere Rater. For helt prompt faas 24 cents Antwerp/Rotterdam, 1 cents mere Bremen/Hamburg/U.K. 5/6d., 5/3d.; Middelhavet 29 cents. For anden Halvdel December er akcepteret 4/10½ til U.K., 26/23 cents til Middelhavet; A/R. 21 cents.. Asfalt New York/Havre-Hamburg range har betalt 7.50 Doll. for mindre Baad. Sukker Cuba-U.K./Cont. er uden Forretning. Oliekager Gulfen-Danmark, December Annulering, er sidst sluttet til 8.50 Doll., og Januar skal være gjort til mellem 8½ og 8.00 Doll. For Februar indikeres 7.75 Doll. og Asfalt Port neches (Pt. Arthur)-København, Februar, er værd ca. 7.50 Doll. Gulfen, Rosario og Santa Fe, Pitchpine 185/-.

Vestkyst Nordamerika er uden Efterspørgsel for Europa Destination.

SYDAMERIKA

Kul fra Rotterdam for prompt Afskibning er ikke til at opdrive, Wales/lower ports noterer 15/-, 15/6d., Pernambuco 15/6d., Rio 15/3d., Gadensten Lysekil-Rosario, Januar/Februar 16/6d.-17/6d.

Kornraterne har været svagere paa det sidste, men Efterspørgslen er god for prompte Baade, medens Befragterne er tilbøjelige til at vente med Februar/Marts Afslutning, med mindre de kan faa Tonnage billigt. Januar Baade har faaet fra 36/9d. til 34/-, Januar/Februar 28/-, 27/6d. og Februar/Marts 26/-, 25/-. Chile-U.K./Cont. eller U.S.A. uden Noteringer.

Peru-Hongkong, Sukker, indikerer 35/-, U.K./Cont. 32/6d.

ØSTEN

Australien har været lidt livligere med 54/- som højeste Rate for 1/31 Januar, 51/3, 50/-, Februar/Marts. Australien/Japan/Shanghai kan antagelig gøres til 27/6d. Mauritius, Januar/Februar er gjort til 36/6, og 32/6d. for Februar/Marts. Burmah-Kontinentet 37/6d., Februar, Madras 45/- Decbr./Januar.

TIME CHARTER

For 6/7,000 Tonner, Rundrejse La Plata, Levering/Tilbagelevering U.K./Cont., indikeres 5/-. I europæisk Fart 6/9 Md. 4/6d., 4/9d. for 4/7,000 Tonner, 7/- for 2,000 Tonner, 7/6d., 8/- 12/1,400 Tonner.

(Fortsættes Side 829).

FRANCEN UNDER OPGANG

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Hverken de franske Politikere eller den franske Almenhed har glemt de frygtelige Dage i Juli, da Francen faldt saa katastrofalt, at den var helt ude paa Afgrundens Rand. Endnu nogle Points og det hele var endt i Kaos. Men som flere Gange før i Frankrigs Historie forstod man i sidste Øjeblik at handle hurtigt og hindrede derved den truende Ulykke. Den Samlingsregering, der blev dannet, er i Ordets egentlige Forstand en samlende Regering; den optog i sig saa hede Modstandere som Højremanden *Marin* og Radikaleren *Herriot*, og den var klog nok til at gøre sin Entré med kun et Punkt paa Programmet: man vilde redde Francen.

Et Pund Sterling kostede da, den 21. Juli, 243 Francs; i Dag ligger Pundnoteringen under 140. Det er en Stigning i Francens Værdi paa mere end 100 Points. Selv de dristigste Forventninger er derved blevet overtruffet.

Stigningen er foregaaet næsten uafbrudt i fire Maa-neder, og i al den Tid har den egentlige Politik maattet hvile. Blot det at se det grove Pund dale og den spinkle franske Mønt gaa i Vejret lukkede Mundene paa Politikerne — og samtidig begyndte Deputeret-kammerets Anseelse at stige. Man blev ikke ved med at rive ned paa Politikerne, og *Poincarés* Ministerium vandt mere og mere Tillid. Det kom meget snart til at staa for Nationen som et Organ paa maalbevidst Vilje. Selvopholdelsesdriften havde nu fundet sin Mand i *Poincaré* ganske som i sin Tid i *Clemenceau*. Det, der i særlig Grad kendetegner *Poincarés* Politik er den Hemmelighedsfuldhed, som omgiver den. Alt hvad der angaar Francen er og bliver Finansministerens Hemmelighed. Der er ingen, der ved noget, heller ikke naar det angaar Reguleringen af Krigsgælden, og det er næppe meget forkert, at det er fordi man endnu ikke er helt klar over den Linie, der skal følges. Den genvundne politiske Tillid har tilladt den utrættelige Finansminister at træffe en Række nødvendige Foranstaltninger. Det Budget, der er fremlagt for 1927, er mere end noget tidligere præget af Spar-sommelighed, og det slutter med et Overskud, der maa antages at være nogenlunde reelt, fordi der til Grund for det ligger ikke mindre end 13 Milliarder i nye Skatter, som virkeligt vil komme ind. Der vil utvivlsomt blive skabt Balance, men derfra og til at se det hele i rosenrødt er der dog et meget stort Spring. Men det er dette, man nu gør, ikke mindst fra Bladenes Side. Det er i særlig Grad *Pariserpres-sen*, som er optimistisk. Den har nu sat sig i Hovedet, at Francen skal stige, men siger aldrig noget om hvor langt den skal gaa op i Aar. Den pointerer blot, at det gælder om meget snart at naa frem til det endelige Maal: Guldværdien. At det vækker Glæde hos alle Tjenestemænd og hos alle Rentiers, der

endnu ikke er ruinerede, er meget forstaaeligt, men man har Lov til at tvivle om, at det vil gaa saa glat, som Optimisterne tror. Selv om *Poincaré* er en meget stærk Mand, er der dog Grænser for, hvor meget han kan overkomme, og den ubegrænsede Tillid, man nærer til ham, er man nu ved at trække for store Veksler paa.

Monsieur *Loucheur* er i den sidste Uge blevet stærkt kurtiseret for en stor Tale, han har holdt i Lille, og hvori han har erklæret, at Stabilisering er en Nødvendighed saavel for den franske Handel som Industri. Der kan ikke være mindste Tvivl om, at Francen kan stabiliseres nu. Han erindrer blot om, at Frankrig har den største Guldreserve i Europa, og naar man ser efter paa f. Eks. Oktobers Handelsstatistik, viser den en meget stærkt øget Handelsbalance. Jo mere Francen gaar i Vejret, jo bedre vil Handelsbalancen blive, erklærer *Loucheur*.

Disse Argumenter er imidlertid ingenting værd. *Loucheur* har tittet lidt i Statistiken, men har taget Fejl af Tallene. Den aktive Handelsbalance i Oktober har kun meget lidt at gøre med den nuværende Franckrise, og desuden er det den tilfældige Konjunktur paa Kulmarkedet, som har sat Eksporttallene i Vejret, og endelig kan den formindskede Import af Raavarer være et Varsel om Indskrænkninger i Industrien. Med Rette gjorde *Loucheur* gældende i sin Tale, at Produktionen allerede nu er gaaet endog meget ned.

Siden *Poincaré* kom til, er Arbejdsløsheden gaaet meget ned, og man kan ikke nu tale om, at den spiller nogen større Rolle. Landbruget kan aftage langt flere Folk end det har i Øjeblikket, men det, der skal gøre Udslaget, bliver Industrien. Gaar den frem eller tilbage ... deraf vil Fremtiden komme til at afhænge.

Hvis *Poincaré* vil undgaa en økonomisk Krise, maa alle Leveomkostningerne nedsættes saa meget, at Industriens Lønninger kommer ned paa et passende Niveau. Men Tendensen til Prisfald har hidtil kun vist sig i Engroshandelens Kurver, medens Detailprisen paa Levnedsmidler og Nødvendighedsartikler i Almindelighed snarere er steget end faldet; og dog forsøger Regeringen alle mulige Metoder for i det mindste at give det Udseende af, at Leveomkostningerne gaar ned. Om det vil lykkes, er et af de mange Spørgsmaal, som nu stilles til den franske Ministerpræsident.

At *Poincaré* først i denne Uge faar Besøg af *Mac-Kenna* og Lord *Derbys* Broder *Charles Montagu*, betragtes i franske Finanskredse som et Stabiliserings-tegn. De vil uden Tvivl stille engelske Penge til Raadighed, og de vil med *Poincaré* udarbejde et Program, efter hvilket Krigsgælden skal ordnes. Kommer der noget ud af disse Forhandlinger, kan vi uden Tvivl vente en ny Francstigning.

Johannes Lehmann.

ISBRYDERAFGIFT I STETTIN

Regeringen har stadfæstet Stettins Industri- og Handelskammers Beslutning om fra den 15. ds. og til den 15. Marts 1927, begge Dage medregnede, at paalægge Skibsfarten en Isbryderafgift. Afgiften bliver den samme som sidste Vinter, nemlig: 3 Pf. pr. Kubikmeter af Skibets netto Registertonnage og 3 Pf. pr. 100 kg Ladning.

SALG AF FRANSKE SMAASKIBE TIL UDLANDET

Ved et Dekret af 8. November har den franske Republiks Præsident bestemt, at franske Skibe paa mindre end 100 brutto Registertons fremtidig frit vil kunne udføres fra Frankrig, hvilket ifølge de hidtil gældende Bestemmelser ikke har kunnet finde Sted.

(Fortsat fra Side 828).

4,150 Tons 1 Rundrejse Vestindien 2.20 Doll., 3,050 Tons 12 Md. Vestindien 1.80 Doll., 5,000 Tons voyage across 3.25 Doll., 2,500 Tons 1 Rejse, Levering New Foundland, Tilbageleving Middelhavet, 18/-.

SEJLSKIBE

Der er desværre ikke mange igen af den engang

saa stolte Flaade, og de, som endnu sejler, er ikke lette at placere, og at faa noget ud af Sejlsadsen er endnu vanskeligere.

Der er dog betalt 47/6d. for Korn fra Sydaustralien til U.K./Cont., 15/2 Annullering, og 45/- kan maaske faas for Marts Annullering.

SAMMENSLUTNING I DEN TYSKE VÆRFTSINDUSTRI

Der har i den senere Tid i Pressen verseret Rygter om en Værftssammenslutning gaaende ud paa, at den hamburgske Afdeling af Vulcanværftet skulde forenes med Weserværftet i Bremen; men først nu foreligger officiel Meddelelse om, at denne Sammenslutning virkelig er paatænkt.

Motivet dertil ligger nær, idet alle herværende Værfter klager over Mangel paa Beskæftigelse og derfor søger saavidt muligt at indskrænke Omkostningerne samt at udelukke unødvendig Konkurrence. Forhandlingerne mellem Selskabernes Bestyrelser er nu ført saa vidt, at Sagen kan forelægges Generalforsamlingerne til Godkendelse. For Vulcanværftets Vedkommende er denne indkaldt til den 18. December i Stettin, hvor Selskabet har sit Sæde, og Dagsordenen lyder i det væsentlige paa:

1. Beslutning om Firmaets Videreførelse eller Likvidation, i sidste Tilfælde Valg af Likvidatorer.
2. Beslutning om Godkendelse af en Salgsoverenskomst angaaende Selskabets Besiddelse i Hamborg. Bestyrelsen og Direktionen bemyndiges til at fastsætte Enkelthederne i Salgskontrakten samt at gennemføre Udførelsen i Tiden til den 1. Maj 1927.
3. Endvidere forskellige Lovforandringer, der er en Følge af Overdragelsen, og hvorved Selskabets finansielle Basis forandres i Overensstemmelse dermed, bl. a. nedsættes Grundkapitalen fra 10.1 til 6.7 Millioner Mark.

De nærmere Betingelser for Overdragelsen offentliggøres ikke, kun siges det, at de hamburgske Anlæg overgives fri for al Skyld til A/G Weser, der antages derfor at give sine egne nye Aktier til det samme Beløb, hvormed Vulcans Aktiekapital forringes, altsaa ca. 3.4 Millioner Mark. A/G Weser vil saaledes fore-

tage en Udvidelse af Aktiekapitalen paa 3 à 4 Millioner Mark. Iøvrigt bringer Bladene nu Meddelelse om, at denne Sammenslutning kun er en Begyndelse og at den agtes udvidet til at omfatte endnu flere Virksomheder, saaledes Deutsche Werft i Hamborg og Johann C. Tecklenborg og Bremer Vulkan i Bremen. Det antydes, at samtlige Storbanker understøtter en saadan Gruppering.

Da Weserværfterne har været og gennemgaaende er godt beskæftiget, og da de Nybygninger, der ventes foretaget af Norddeutsche Lloyd endnu ikke er bestilt, ventes det, at de hamburgske Værftsvirksomheder vil kunne drage god Nytte af en saadan større Sammenslutning.

Hvorledes Ledelsen af Driften i Fremtiden tænkes ordnet, foreligger der endnu ikke noget bestemt om; men det menes, at Hamborg og Bremen faar hver sin Direktion, og at Bestyrelsen sammensættes af Hamborgere og Bremere i lige Antal; ogsaa Aktiekapitalen søges anbragt ligeligt mellem de to Byer. En af Vulcans bedste Kræfter, Professor, Dr. Bauer, siges at ville overgaa i den nye Ledelse.

Som Storaktionær i Værftsselskaberne staar i Baggrunden det tyske Indlands storindustrielle Virksomheder, og da disse paa Grund af, at Leveringer af Skibsmaterialet nu overgaaer til Syndikater, ikke mere er direkte interesseret i Leveringerne, turde de heller intet have imod Værfternes Sammenslutning; dette Synspunkt har f. Eks. Thyssen allerede tiltraadt, og for sit Vedkommende ses han endvidere at have udtalt, at han principielt intet har imod, at det med ham forbundne Bremer Vulkan Værft deltager i Sammenslutningen.

(Fortsat fra Side 826).

Rum. Virkningen ved Anvendelsen af Kulsyre er god og hurtig. Indholdet af en 45 Punds Flaske tømmes i Løbet af godt ½ Minut, hvilket er af særlig Interesse ved Ild i aabne Rum, medens Ild i lukkede Rum bedre bekæmpes ved langsom Tilførsel af Kulsyre, navnlig hvor det drejer sig om pludselig Forbrænding som ved Ild i Bunkers, Oliekager eller Bomulds-laster.

Lux-Systemet kan med Fordel kombineres med »Rich«-Systemet for Opsporing af Ild. Dette System bestaar af Rør, der fører til alle Rum, hvorfra der

kan drages Luft ved Hjælp af en Ventilator. Ildens Arnested opdages let, og saasart dette er sket, kan Ildslukningsapparaterne bringes i Anvendelse.

Foredragsholderen sluttede sit Foredrag med at foreslaa, at Brandvæsenet i alle Havne skulde forsynes med Pramme eller Bugserbaade udrustede med Kulsyrebatterier til Slukning af Ild om Bord i Skibe. Ligeledes vilde det være praktisk at have moderne Ildskum Generatorer om Bord i disse Pramme til Bekæmpelse af Ild i Skibene.

TRAFIKKEN PAA LONDONS HAVN

Havnemyndighederne i London har i disse Dage offentliggjort en Rapport for Aaret 1. April 1925 til 31. Marts 1926, hvoraf det fremgaaer, at den samlede Nettotonnage for de Skibe, der i den nævnte Periode har anløbet London, ialt andrager ca. 47 Millioner Tons mod oa. 45,4 Millioner Tons i det foregnende Aar. Den Stigning i Trafikken paa Londons Havn, der har fundet Sted siden Krigen, er saaledes blevet fortsat i det sidst forløbne Aar, i hvilket Nettotonnagen for de ankomne og afgaaede

Skibe overstiger det tilsvarende Tal for 1913 med 7 Millioner Tons.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418. 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

C. L. OVERSIER

DORDRECHT · ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER
STEVEDOR

Omskibning af Ladninger med moderne
Kraner og Lastningsmateriel.

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTERE
STEVEDORES

BEFRAGNING

OLIEFYRING UNDER KULSTREJKEN

Kulstrejken har atter for en Tid gjort Spørgsmaalet Kom Oliefyring aktuelt — men ogsaa kun for en Tid. Ved Verdenskrigens Ophør, da Nybygningerne Verden over tog rasende Fart, blev Løsenet en Overgang overalt paa Skibsbygningens Omraade: Oliefyring. Fordelene ved denne var saa iøjnefaldende, at man med de paa det paagældende Tidspunkt raadende Fragter ikke nærede nogen Tvivl om, at det var ad denne Vej, man vilde gaa. Baade den Dødvægt, der blev indvunden, og ikke mindst den Tilvækst, man kunde regne med i Skibenes Kubikindhold ved Overgangen til Oliefyring, var af saa stor Betydning, at man kunde forudse en betydelig større Nettoindsejling pr. Rejse. Overalt blev der da baade i de store transatlantiske Passagerskibe og i de almindelige »Tramps« indbygget Anlæg til Oliefyring i alle Nybygninger, og en kort Tid fejrede Oliefyringen da ogsaa sine Triumfer.

Fragtmarkedets begyndende Sammenbrud i 1920 i Forbindelse med Kulpriserens Dalen bevirkede imidlertid, at de tidligere anstillede Beregninger blev kuld-kastede. Det bestemte Forhold, som er nødvendigt imellem Kulpriser og Oliepriser for at gøre Oliefyringen fordelagtig, forrykkedes efterhaanden mere og mere til den forkerte Side samtidig med, at Skibenes Rum, som en Følge af Fragtfaldet, blev mindre og mindre værdifuldt, og i Løbet af de senere Aar er man da mere og mere gaaet bort fra Oliefyring undtagen i Orlogsskibe og i de større Passagerdampere, hvor ofte andre Hensyn end udelukkende de direkte økonomiske gør sig gældende. Endda maa det siges, at enkelte Rederier — bl. a. flere store tyske Selskaber — ved Nybygning af Passagerskibe til oversøisk Fart netop af økonomiske Hensyn nu synes definitivt at opgive Oliefyringen til Fordel for Kulfyring.

Chancen benyttes.

Kulstrejken bragte imidlertid atter som nævnt for en Tid Oliefyringen paa Bane for de Skibe, som oprindelig var bygget med Olieinstallering, men som efterhaanden var gaaet tilbage til Kullene. Og Sagen var jo ganske klar. Medens Kulpriserne i Løbet af dette Efteraar steg til Højder, som man ikke mere havde tænkt at skulle komme til at regne med, steg Oliepriserne ikke nær i Sammenligning hermed. Nogle enkelte Noteringer for Kul og Olie fra henholdsvis November 1925 og November 1926 tyder absolut i Oliens Favør:

	November 1925 Kul	Olie	November 1926 Kul	Olie
Port Said	38/6	82/6	86/6	90/-
Buenos Aires	47/6	70/-	85/-	80/-
New York	\$5.75	\$1.65 ^{*)}	\$10.00	\$1.75 ^{*)}
St. Vincent	39/0	72/6	80/-	80/-

^{*)} pr. 42 amer. gallons.

Af de her fremdragne Eksempler vil det let ses, at Kulpriserne efterhaanden i betænkelig Grad nærmede sig Olienoteringerne og i enkelte Tilfælde endog oversteg disse. Regnestykket var derfor nemt at foretage for de Redere, som fra gammel Tid havde haft Oliefyring i deres Skibe og endnu havde Anlægget til dette i Behold. Prisdifferencen paa Olie og Kul udlignedes mere og mere, samtidig steg Fragterne en Overgang voldsomt, og da Olieforbruget i Vægt sædvanligvis kun repræsenterer ca. 70 pCt. af det samme Skibs tilsvarende Kulforbrug, og Fyrbøderbesætningen ved Oliefyring af en 6-8,000 Tons Damper kan reduceres med 5-6 Mand, betød dette, foruden at Driftsudgifterne — sammenlignet med en Kulbrænder — reduceredes væsentlig, at Lasteevnen forøgedes stærkt. Ikke blot indvandt man, som altid ved Oliefyring, Differencen i Dødvægt mellem Kulbunkers og Oliebunkers, men tillige, hvad der var af Betydning for Skibe, der var beskæftiget i »Korntraden«, hvor de lettere Kvaliteter kom til Afskibning, et meget stort Rum, nemlig saavel Sparebunkers som i de fleste Tilfælde tillige de permanente Bunkers. Utvivlsomt har mange Redere Verden over benyttet sig af de herskende Forhold paa Verdensfragtmarkedet til at foretage disse Forandringer, hvor det kunde gøres, og uden nogen som helst Tvivl har de oliefyrende Skibe — naturligvis ligesom i endnu højere Grad Dieselmotorskibene — indsejlet langt større Nettooverskud end de kulfyrende.

Men dermed har Oliefyringen næppe vundet noget nyt permanent Gennembrud. Kulstriken kunde ikke vare evigt, og Fragtmarkedet er igen paa Vej nedad. I en overskuelig Fremtid er den britiske Kulexport i Gang igen — maaske ganske vist en Tid til højere Priser end før Striken, — men Oliepriser og Kulpriser fjerner sig efterhaanden saa meget fra hinanden igen, at Kulfyringen, særligt set paa Baggrund af Fragtmarkedet, vil have det økonomiske Overtag. Oliefyringens Genoplussen blev derfor kun af kort Varighed, men for dem, der var i Stand til at benytte sig af den, blev den af afgjort økonomisk Betydning.

DEN NORSKE FLAADE AF MOTORSKIBE I STÆRK UDVIKLING

De mange Motorskibskontrakter, som er afsluttet i den senere Tid, viser tydelig, at de norske Redere er af den Mening, at Motorskibet er Fremtidens Skib, og den engelske Kulstrejke med deraf følgende Vanskeligheder for Bunkers til Damperne, har i høj Grad bidraget til at henlede Opmærksomheden paa Motorskibene. Disse kan medføre Olie i Bundtankene for hele Rundrejser og behøver ikke at forny Brændselsbeholdningen saa ofte som Damperne, ligesom Forbruget i Tons pr. Dag ikke er saa stort som for Dampernes Vedkommende.

Norge har nu 83 Motorskibe paa over 6,000 Tons Dødvægt — tilsammen 805,000 Tons. Heraf er 12 Tankmotorskibe paa 127,000 Tons. Som det synes er det hovedsagelig større Skibe, der forsynes med Motor, og af disse 83 Skibe er kun 10 bygget før 1921. Kun 5 er bygget ved norske Værfter. I Danmark er bygget 31, i Tyskland 17 og i Sverige 10. De øvrige er bygget i Holland, England og Frankrig. Den overvejende Del har Dieselmotorer af Burmeister & Wain Typen, men der findes dog ogsaa flere af Typerne Werkspoor, Sulzer og M.A.N.

De største Motorskibe er »Varanger« og »Nordanger«, tilhørende Bergensrederiet *Westfal-Larsen*, begge paa hver 13,160 Tons, »Ida Knudsen« og »O. A. Knudsen«, hver paa 13,000 Tons, tilhører Haugesundrederiet *Knut Knutsen*, samt »Storstad«, et Tankskib paa 13,000 Tons, tilhørende Oslorederiet *A. F. Klavensness & Co.* Rederiet *Wilh. Wilhelmsen* har det største Antal Motorskibe i Norge, nemlig ialt 20, hvorefter kommer Rederiet *Fred. Olsen & Co.* med 15 Skibe. Et enkelt Rederi, *Lauritz Kloster*, har udelukkende Motorskibe, ialt 7 af denne Skibstype.

Efterhaanden som Udviklingen fordrer det, og Redernes Erfaring bliver større, bliver Motorerne ogsaa større. *Wilh. Wilhelmsens* nye Baade paa 10,000 Tons har saaledes Motorer paa ca. 5,400 indic. H.K. Dette Firma har endvidere en Baad under Bygning, der skal forsynes med Motorer paa 8,000 indic. H.K., og Rederiet *Ivar An. Christensen* har nylig afsluttet Kontrakt om yderligere to Baade, der skal forsynes med endnu stærkere Motorer.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOJER OG ENGLISKE KUL-AFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

GLASGOW

FILLIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose, Newcastle.	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} »Lambert«	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} »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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW
90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

SUNDERLAND

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibshavne, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.

Overlag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT
MON

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 Federsen, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85. Oslo. Bergen.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

DANZIG

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

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegir« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

KØNIGSBERG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGNING
Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERS A

PILLAU

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

"STAUEREI NAUTICUS"

KÖNIGSBERG

LIZENTSTRASSE 8 · TELEFON 5104

PILLAU

LIZENTSTRASSE 5 · TELEFON 11

Telegram-Adresse: Nauticus

WISMAR

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

HAMBURG

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"
TELEFON: 79

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søforhør.

Der afholdtes i Fredags Søforhør over Mandskabet paa s.s. »Stal« i Anledning af en Klage, som enkelte af Mandskabet havde fremsendt til de danske Myndigheder. Den drejede sig om daarlig Behandling af deres Kammerat Halonen, der døde paa Haiti af Blodforgiftning.

Der har før været afholdt Forhør paa Generalkonsulatet i Ney York, og baade ved dette og i Fredags lykkedes det kun daarligt at underbygge Klagerne med Kendsgerninger.

Halonen gik for at være pylrende og klagende, han havde før haft en lignende Byld, som han nægtede at lade behandle. Snart sagde han til Styrmanden, der tilsaa ham, at han var daarlig, snart, at han ikke fejlede noget.

Karantænelægen paa Haiti, som tilsaa ham, lod ham da ogsaa uden videre blive liggende om Bord. Der var da kun en Byld paa Knæet. Men senere blev han paa Styrmandens Foranledning sendt paa Hospitalet, hvor han døde straks efter.

Tilbage af Klagen blev egentlig blot, at der burde have været taget Temperatur tidligere, saa vilde Sygdommens Art maaske være blevet erkendt.

Desuden maatte Føreren aflægge Rapport om en Række Genvordigheder, der er overgaaet »Stal« paa dets Rejse. Ved Indgangen til en Havn paa Haiti tog Skibet saaledes — under Lodsens Føring — Grund. Senere udviklede en Staalwire sig i Ankerkæden, og tre Indfødte maatte dykke ned for at klare.

Ved Udsejlingen fra den samme Havn løb Skibet ved en fejl Manøvre igen paa Grund og maatte tages af ved to Slæbebaade.

Oplægningerne i Frankrig og Italien.

Den oplagte franske Tonnage beløb sig midt i Oktober til 155,067 Br. Tons, en Tilvækst i Kvartalet paa 32,287 Tons. Af Passagerskibe laa oplagt 3,846 Tons, Fragtskibe 84,754 Tons, Sejlskibe 54,785 Tons. Desuden er i franske Havne oplagt 11 fremmede Dampere paa tilsammen 29,176 Br. Tons eller 3,000 Tons mindre end for et Kvartal siden.

I de italienske Havne var den 1. Oktober oplagt 44 Dampere paa ialt 47,026 Br. Tons, hvilket er 1.56 pCt. af den samlede italienske Damptonnage. Antal oplagte Sejlskibe var midt i Oktober 43 paa ialt 3,996 Br. Tons eller 2 pCt. af hele den italienske Sejlskibstonnage.

Nyt Dampskib til Kryolit-Selskabet.

Kryolit-Mine-Selskabet har efter Forlydende ved Frederikshavns Skibsværft bestilt et nyt Dampskib, der skal leveres en Gang i Foraaret. Det nye Skib, der bliver paa omkring 1,000 Tons, skal anvendes i Transporten af Kryolit fra Minerne i Ivigtut. Det skal afløse Trædamperen »Fox III«, der som omtalt nu vender hjem fra sin sidste Rejse til Grønland.

Naar Selskabet nu kasserer Træ-Damperen »Fox III«, skyldes det vistnok, at Skibet har vist sig at være utidssvarende til Farten, ligesom det heller ikke saa godt kan anvendes til Befordringen af de mange Arbejdere, der hvert Foraar bliver

antaget til Arbejderne i Minerne, og som de sene Efteraarsdage maa tage med det sidste Skib hjem fra Grønland. Det har særligt i Aar paa denne sidste Rejse vist sig, at »Fox III« ikke har kunnet klare de voldsomme Storme, som har raset omkring Kap Farvel.

Ny Ordre til Værftet i Helsingør.

Et nyt Tank-Motorskib er bestilt ved Skibsværftet i Helsingør til Dampskibsselskabet »Damp« i Oslo, Skibsreder H. Mathisen. Skibet, der faar en Længde af 406 Fod, skal forsynes med to Dieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type. Værftet vil allerede i den nærmeste Fremtid kunne tage fat paa Arbejdet, og Skibet vil antagelig blive færdigt til Aflevering i sidste Halvdel af det nye Aar. Skibet bliver bygget til Norsk Veritas højeste Klasse.

'Skibsværft i Gdynia.

Byraadet i Gdynia har vedtaget at bygge et Skibsværft. Værftet skal ligge ved Byens Havn og bygges ved Støtte fra Statsbanken.

Haard Rejse.

Damperen »Ebba« af Esbjerg har i forrige Maaned haft en haard Rejse fra Afrika til Skotland.

Damperen blev ud for Cap Finisterre overrasket af en Orkan, der tog en Del af Dækslasten, som bestod af Græs til Papirfabrikation. For at redde den resterende Del af Dækslasten gik Styrmanden sammen med to Matroser i Gang med at surre den fastere. Under dette Arbejde kom der en Styrtesø og slog Styrmanden udenbords; men da det øjeblikkelig blev observeret af de to Matroser, fik de kastet et Redningsbælte ud, som det lykkedes Styrmanden at paa fat paa, dog hengik der ca. 20 Minutter, før han atter var i god Behold om Bord i Damperen. »Ebba« fik i det forrygende Vejr saa megen Skade, at den maatte tage ind til Spanien for at reparere.

Paaskønnelse af Sømandsdaad.

Vi meddelte forleden, at Rederen for Esbjerg Damperen »Phønix«, Kaptajn Andersen, som Paaskønnelse for Besætningens udmærkede Forhold under en Storm i Oktober Maaned havde takket Besætningen og af sin egen Lomme betalt hver Mand 100 Kr.. Besætningens udmærkede Holdning ved den paagældende Lejlighed har nu fundet yderligere Paaskønnelse, idet Skibets Assurandører: »De private Assurandører«, København, har tilskrevet Rederiet saaledes:

»Foranlediget ved den Sømandsdaad, s.s. »Phønix«s Kaptajn Hr. Hans Andersen udførte, og ved det fortrinlige Arbejde, der blev gjort af Besætningen paa Skibet, da dette var ramt af den haarde Ulykke under Rejsen fra Hamburg til Esbjerg den 12. Okt. d. A. og efter 23 Timers Sejlads bragtes til Esbjerg Havn, har Direktionen for »De private Assurandører«, hvilket Selskab jo er ledende Kaskoassurandører for Skibet, indstillet til Bestyrelsen for »De private Assurandørers Legat ved Ed. J. Hvidt«, at der af Legatets Midler udbetales et Beløb som Paaskønnelse til Kaptajnen og Besætningen og som en lille Hjælp til Enkerne efter de ved Ulykken omkomne.

Bestyrelsen for Legatet har med Glæde fulgt denne Indstilling og vedtaget som Paaskønnelse for den udviste fortrinlige Opræden, der bragte Skibet med Passagerer, Mandskab og Ladning i Havn, af Legatets Midler at tildele Kaptajn Hans Andersen et Beløb af Kr. 500,00 og Besætningen samt — som Hjælp til de efterladte et Beløb af Kr. 1,000,00 Kr.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous. Stats Tilf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhyringsagent).

TLG. ADR.: "RIPPON"	TELEFONER 1762-6054-6450
W.E. RIPPON	
DAMPSKIBS AGENT	
GENOA	
SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·	
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO	
CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5 ^{te} & 6 ^{te} UDG.	CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9 ^{te} & 10 ^{te} UDG.

KOLDING HAVNS FLYDEDOK

For Damp- og Sejlskibe med en Vægt af indtil 450 Tons. Dokkens Længde 128 Fod engl., fri Bredde 41 Fod og største Dybde over Kølbløkkene 11,5 Fod.

Anmeldelse om Dokning sker til Havnefogden.

Havneudvalget.

POSITIONSLISTE PR. 6. DECEMBER 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Danzig 4.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Olsen, ank. Königsberg 20.10.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Vladivostok 6.12.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Danzig 28.11.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Rotterdam 4.12. til Bilbao.
 s.s. *Afred Hage*, ank. Lisbon 1.12.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 4.12.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Barbados 3.12.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Azorerne 1.12. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Havana.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Moji 5.12.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 3.12.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Stavanger 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New Orleans 1.12. til Kbh.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Port Said 4.12. til Kbh.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Rouen 3.12.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Seattle Wash. 21.11.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Hook of Holland 5.12. til Antwerpen.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Antwerpen 29.11. til Boston.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Kap det gode Haab 25.11. paa Rejse til Australien.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Stettin 5.12.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, pass. Brunsbüttel 6.12. p. R. t. Sevilla.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Dunkirk 6.12. til Kolkha.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Hook of Holland 3.12. til La Rochelle.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Råfsø 4.12. til Rouen.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Danzig 5.12. til Göteborg.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Sydney NSW. 21.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Clarke City 30.11.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Hull 29.11.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. London 5.12.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Charleston 20.11.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Holtenau 3.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Königsberg 28.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelson, afg. Neapel 4.12. til Catania.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Baltimore 19.11. til St. Nazaire.
 s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Emden 4.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Jønson, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Madeira 4.12. til Kbh.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Kbh. 4.12.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. San Francisco 6.12.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Björkö 3.12.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Buenos Aires 24.11.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Rufisque 25.11. til Rotterdam.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Antwerpen 9.11. til Portland.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Kbh. 3.12. paa Rejse til Liverpool.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, afg. Grimsby 6.-7.12. til Kbh.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Björkö 30.11.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 5.12.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Abo 1.12.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Nørre Sundby 5.12.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Rotterdam 6.12.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Glasgow 27.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger i Kbh. som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 5.12.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Rotterdam 4.12.
 s.s. *Ebro*, Jørgensen, afg. Valencia 27.11. til Kbh.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Algier 4.12. til Tunis.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Grangemouth 4.12. til Danzig.
 s.s. *Ella*, Ankensen, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Stettin 5.12.

s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, ank. Stettin 30.11.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Stansgate 6.12.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Nystad 4.12.
 s.s. *Enighed*, Christensen, pass. Holtenau 3.12. paa Rejse til Morlaix Dock.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Ljusne 6.12. til Sundsvall.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Bathurst 1.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 5.12.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Calais 26.11.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. London 24.11.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 7.12. til Kbh.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutebart København-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Port Swettenham 6.12. til Singapore.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Calais 5.12.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Kbh. 5.12.
 s.s. *Fiona*, i Rutebart Kbh.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Suez 4.12. til Colombo.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Montreal 3.12. til Kbh.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Kbh. 29.11.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk 30.11.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 30.11.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Thames 30.11.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Kbh. 2.12.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Sarpsborg 20.11. til Boston.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Køge 6.12. til Aabenraa.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New York 30.11. til Kbh.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Brunsbüttel 4.12.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. København 4.12.
 s.s. *Halfdan*, Nielsen, afg. Kbh. 4.12. til Dunkirk.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Amsterdam 29.11.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Ghent 5.12.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Perim 30.11.
 s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, ank. Danzig 1.12.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Kbh. 4.12. til Stettin.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 2.12. til Kbh.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Holtenau 5.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Nykøbing F. 4.12.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbh. 1.12. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Leningrad 4.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Las Palmas 1.12.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bahia Blanca 3.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Calais 30.11.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Attu 30.11.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbh. 16.11. til Hampton Road.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruter.
 s.s. *J. C. la Cour*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Dunkirk 3.12.
 m.s. *Java*, Topp, pass. Gibraltar 5.12. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Fowey 26.11.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
8. December 1926.

London	18,20	Madrid	57,25
New York	376,00	Amsterdam	150,45
Berlin	89,35	Stockholm	100,45
Paris	14,80	Oslo	95,65
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,49
Zürich	72,60	Prag	11,16
Rom	16,50	Wien	53,10

s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Huelva 25.11.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Lissabon 5.12.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Lundy Island 22.11.
 m.s. *Jyllandia*, Heindorn, ank. Schiedam 6.12.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Køge 5.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Hernösand 5.12. til Calais.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Valencia 3.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Emden 5.12.
 s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. Antwerpen 3.12. til Pensacola.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Vladivostok 4.12.
 s.s. *Kjøbenhavn*, (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Rut.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Makslahti 1.12.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Block, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Göteborg 1.12.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 6.12.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 4.12.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Rotterdam 2.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Skagen 5.12.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, pass. Kbh. 7.12. paa Rejse til New York.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 26.11. til Kbh.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbh. 6.12.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Göteborg 1.12.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 5.12. til Hongkong.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Danzig 4.12. til Hull.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Kotka 3.12. til Dunkirk.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Danzig 30.11.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Bandholm 2.12.
 m.s. *Mexico*, Eggers, ank. New York 6.12.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Danzig 5.12.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oporto 6.12. til Kbh.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Rotterdam 5.12.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Bangkok 29.11.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Kbh. 6.12. til Kalundborg.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Trångsund 5.12.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Ymuiden 5.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Kotka 5.12. til London.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Coruña 18.11. til Charleston S.C.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbh. 30.11.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Rotterdam 2.12.
 s.s. *P. N. Damu*, pass. Azores 24.11.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Colombo 5.12. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 5.12. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Sydney 19.11.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbh. 28.11. til New York.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Norrköping 6.12. til Blankaholm.
 s.s. *Phoenix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Velsen 27.11.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Singapore 2.12.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.

s.s. *Roma*, Nissen, afg. Caen 6.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Dunkirk 6.12.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, afg. Ellesmere 3. 12.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Kbh. 2.12. til Leningrad.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 1.12. til Nyborg.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Riga 4.12. til Reval.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 4.12.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. Oslo 4.12.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbh. 4.12. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Huelva 2.12.
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Hook of Holland 5.12. til Hernösand.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Oporto 1.12.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Danzig 1.12.
 s.s. *Skinfæxe*, Ankersen, ank. Hull 2.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Aalborg 6.12. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Danzig 5.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Rotterdam 3.12.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbh. 2.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Karskär 5.12.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Sagres 2.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 4.12. til Kbh.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbh. 5.12.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Honfleur 4.12. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Hampton Roads 30.11.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Emden 28.11. til Civita Vecchia.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Sagres 1.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Cardiff 26.11.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Rufisque 26.11.
 s.s. *Taaenborg*, Hansen, afg. Hook of Holland 4.12.
 s.s. *Taaenholm*, Falk, ank. Liverpool 30.11.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Port Alberti 25.11.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Antwerpen 11.11.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 6.12. til Dunkirk.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, afg. Aalborg 6.12. til Kbh.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 4.12. til Tangier.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 4.12. paa Rejse til St. Thomas.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Schiedam 27.12.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Kbh. 2.12.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kaskö 4.12. til Hull.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 3.12. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbh. 26.11. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Terceira 23.11.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Rotterdam 3.12.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Calais 2.12.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Stavanger 2.12.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Holtenu 3.12. p. R. t. Leningrad.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. New York 1.12.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Kbh. 31.11. til Hampton Roads f. O.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 27.11. til New York.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Køge 4.12.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Stettin 3.12. til Rotterdam.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Helsingør 1.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Pedersen, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Lissabon 2.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 28.11.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K
 Telefont 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ

SKEPPSBRON 3

Telefoner: 1678-1853-6116

Telegram-Adr.: JOSVEN

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

J. ANDERSEN & C^o

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACBONS

IVER C. WEILBACH & C^o

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSPEDITION

Agent for: »SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/West Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & 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 T.

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:

METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finske Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
KULESPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSEI.

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON«
LONDON E.C. 3.

FILIALER:

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

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE



The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION«

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.:	»Mittler«
do.	Seppinen & Co. Stevedores		»Mannola«
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.		»Karelia«
Trångsund	A.B. The Federations Stevedore		»Sohnv«
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.		»Mittler«
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.		»Sandholm«
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.		»Blomberg«
Kotka	Björklund & Co. A.B.		»Edvbjörklund«
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.		»Association«
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.		»Edvbjörklund«
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.		»Edvbjörklund«
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.		»Edvbjörklund«
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.		»Edvbjörklund«
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.		»Newstevedoring«
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.		»Export«
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.		»Wass«
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.		»Wahlroos«
Kristinestad	Lindqvist & Co.		»Lindqvist«
Kaskö	Lindqvist & Co.		»Lindqvist«
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.		»Victorek«
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.		»Merivälitys«
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Association«
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget		»Prompt«
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Stowing«
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri		»Speed«
Möllersvik	Stuvarebolaget		»Prompt«
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Stowing«
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri		»Speed«
Himango	Stuvarebolaget		»Prompt«
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.		»Stowing«
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri		»Speed«
Brahestad	The Association Stevedores		»Despatch«
do.	F. Thompson		»Thompson«
Uleåborg	Stuvarebolaget		»Prompt«
Haukipudas	Stuvarebolaget		»Prompt«
Kemi	S. R. Bygglin		»Bygglin«
do.	Stuvarebolaget		»Prompt«
Torneå	Torneå Stevedoring Co.		»Stevedoringco«

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil 10000 Tons d. w., Fabrikker af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

2 TØRDOKKER

538 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:
A. N. PETERSENLANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8
Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

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.

STEGMANN

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8 Mezz. TLF. 3491 & 13370

KAJ OG PAKHUSE: HOLMS PLADS TLF. AMAGER 4921

EFTER KONTORTID KALDES S. OLSEN TLF. HELRUP 539 Y

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 Omraa-der indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder

(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

★

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

★

TELEFON 237
PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. F. JEPSEN

AUT. FORHYRINGSKONTOR
NYHAVN 23

TELEFON: CENTRAL 1330

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 51

FREDAG · 17. DECEMBER 1926

33 · AARG

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

DET UAFVISELIGE KRAV

Samlings-Ministerium blev det altsaa ikke. Nu gælder det saa, om de borgerlige Elementer paa Tinget kan forliges og i alt Fald samles om det at faa vort økonomiske Liv saneret.

Overfladisk set synes det ikke som om Udsigterne til frugtbart Samarbejde er altfor lyse. Den konservative Presse, og da navnlig *Berlingske*, er stærkt provokerende overfor Madsen-Mygdal's Regering og fremhæver noget vel skadefro de Svagheder, som dette som ethvert andet Ministerium i en ikke fuldendt Verden har og næppe kan undgaa at have. Ogsaa nogle af de radikale Blade synes unødvendigt udæskende og drillende. Og enkelte Politikere lader i en Rus af Overmod deres specielle Kæpheste rejse en hel Støvsy af politiske Fordomme, der virker irriterende paa anderledes tænkende.

Nu skal man imidlertid ikke tage disse Pressetegn paa den politiske Himmel altfor alvorligt. De forskellige Partiers Presse og Politikere maa lige efter et Valg naturligvis ofre og brænde en Del Røgelse paa det partipolitiske Alter. Forhaabentlig og antagelig vil samme Presse og Politikere give deres Lands Velværd den Støtte, som et Mindretals-Ministerium nødvendigvis maa have, naar det skal til at føre ud i Virkeligheden de Løfter, som blev givet Vælgerne. Det kan næppe skade i denne Forbindelse at minde visse Hedsproer om, at Vælgerne, hvad enten de stemte venstre, konservativt eller radikalt, alle først og fremmest stemte *imod* det socialistiske Styre og imod den Ødslen med Skatteydernes Penge, som kendetegner enhver Arbejderregering. Realiter var Vælgerfolket ved sidste Valg delt i to Hære. Den ene bestaaende af de Elementer, der vil fortsætte Plyndringen af Borger-skabet — den anden af de (konservative, venstre og radikale), der ikke vil lade sig selv og Landet plyndre til Skjorten.

Til Trods for Socialisternes forargelige Vælgerkøb blev Resultatet af Valget en overvældende Majoritet for Kravet om at sætte Tæring efter Næring i Stats-husholdningen. Det er paa det Mandat, at de borgerlige Elementer denne Gang blev valgt ind i Folketinget, og det er de Herrer's Pligt i Enighed og i Fordragelighed at gennemføre dette Krav, selv om der skulde gaa nogle Splinter af de mest forbenede politiske Doktriner.

Som vi udtalte sidste Uge, havde Hr. Staunings Regering større Muligheder for at gennemføre Deflationen til Bunds end nogen anden Regering. Af kortsynte, partipolitiske Grunde veg Hr. Stauning tilbage for denne Opgave, hvis Løsning vilde have givet ham Navn i Landets Historie. Men Deflationen maa gennemføres. Den er uafvendelig nødvendig for vore Erhvervs og hele Nationens Trivsel, hvad forøvrigt ingen ved bedre end Hr. Stauning og hans finansielle Raadgiver, Hr. Bramsnæs. De vilde altsaa ikke gennemføre den, men løb fra Ansvar. Nu er det en borgerlig Regering, der skal og maa løse dette Problem saa hurtigt, saa gennemgribende og saa human som

muligt. Lykkes dette ikke, brister Samarbejdet mellem de borgerlige Elementer, staar Landet i Virkeligheden overfor Alternativet: Diktatur — eller Anarki.

Saa Ansvar. Nu er det en borgerlig Regering, der skal og maa løse dette Problem saa hurtigt, saa gennemgribende og saa human som arbejde vil være en meget tung Byrde at bære.

IKKE LOVE — ADMINISTRATION!

Det er blevet sagt, at Ministeriet Madsen-Mygdal ikke er noget stærkt Ministerium. Stærkere vilde det selvfølgelig være, hvis det sad paa eget Flertal i Tinget — hvad iøvrigt næppe noget politisk Parti, i alt Fald under den nuværende Valglov, vil opleve.

Men det nævnte Ministerium vil blive særdeles stærkt, hvis det indskrænker sit Lovgivningsarbejde til det mindst mulige. Og til Love, der aflaster vore Erhverv. Næsten hver ny Lov i de sidste Aar betød større Byrder for Erhvervene og forringede Chancer paa de udenlandske Markeder. Nogle af de værste Lovforslag, stammende fra den evigt-malende Svikmølle i Geneve, der hedder det Internationale Arbejdsbureau, blev heldigvis lagt paa Is i forskellige Kommissioner og fryses forhaabentlig nu helt ihjel. Hvis lovfæstede, var de blevet katastrofale for vore Erhverv, ikke mindst for Skibsfarten.

Erhvervene venter som sagt ikke nogen rig Lovproduktion af den ny Regering, hvis Hovedopgave maa blive at administrere de nugældende Love billigst muligt og derved bringe vort *top-heavy* Budget ned til det rimelige. Blandt de ny Mænd i Ministeriet Madsen-Mygdal findes een, der sikkert vil spare sit Land adskillige Millioner Kroner i Udgifter — Trafikminister Stensballe. Han er en glimrende Administrator, og intet af vore Ministerier trænger i den Grad til en Administrators regulerende Haand som Ministeriet for offentlige Arbejder. Som fremragende Banedriftsleder er Minister Stensballe den rette Mand til at sanere Statsbanerne, hvis kostbare Administration sikkert har forvoldt ham mange Ærgrelser. Og den nuværende Trafikminister har den store Fordel fremfor sin Forgænger, Hr. Friis-Skotte, at han uden at risikere Bandstraalen fra sit eget Parti kan gennemføre gennemgribende Besparelser — der er mange Stationer her i Landet med dobbelt saa stort Personale som tilsvarende Stationer i Udlandet.

Den ny Trafikministers Haand vil forhaabentlig meget snart føles i en kraftig Revision af de svimlende høje Takster i Provinshavnene, der jager den internationale Skibsfart væk fra danske Farvande, og som ganske meningsløst fordyrer Tilværelsen for hele Befolkningen. Under hans Ministerium sorterer mange andre Takster, som skal ned.

Ogsaa til hans Kollega, Handelsminister Slesbager, vil Erhvervene møde frem med mange Krav og gode Raad. Skibsfarten kan anvise ham flere Omraader, hvor store Nedskæringer kan finde Sted. Blandt andet Skibsinspektionen.

Den ny Regering vil have begge Hænder fulde med til Borgerheld sigtende Administration.

DE DYRE ARBEJDSPENGE

I vor Artikel om Omladningen af islandske Varer i København, berørte vi de meningsløst dyre Arbejdspenge her i Byen. Havneafgifterne i Københavns Havn og Frihavn er forlængst nedsat til et saadant Niveau, at de overlegent kan konkurrere med samtlige Verdenshavne. Saa er det lidt ærgerligt at konstatere, at Arbejdspengene her er saa meget højere end andre Steder, for Eks. i Hamburg.

Vi hilser derfor med Glæde en Meddelelse fra Tolddepartementet om, at Finansministeriet nu endelig har godkendt den af det nedsatte Udvalg foreslaaede Reduktion af »Takst for Arbejdspenge ved Varebehandling paa Københavns Toldbod,« saaledes at de ny Takster træder i Kraft den 1. Januar 1927. De burde have været nedsat forlængst.

AARHUS HAVN — FINT AKTIV

I Aarhus Byraad betroede Borgmesteren forleden Byraadsmedlemmerne og Pressen, at Aarhus Havn i November Maaned i Aar har haft en Rekordmaaned i Indtægt, og at den samlede Indtægt April-December ialt har udgjort Kr. 1,118,000, mens der for hele Aaret var budgetteret ialt Kr. 1,300,000. Dette viser, sagde Borgmester Jensen, at *Havnen er et godt og sundt Foretagende*, hvilket der er Anledning til at fremhæve netop nu, da Aarhus Havn og dens Administration er Genstand for Kritik fra forskellig Side.

Skal man le, eller skal man græde? Har den Borgmester da endnu ikke forstaaet, at Publkkum og Erhvervene, i første Række Skibsfarten, er fuldstændig klar over, at Havnen er et godt, et altfor godt Foretagende. Den skærer uanstændigt brede Remme af Erhvervslivets Ryg. Det er det, Kritikken har klaget over. Den har med Rette hævdet, at Havnetaksterne er altfor høje, at Litspenge, der endnu betales til Trods for, at Litsenbrødrene ikke mere eksisterer, er et Krav for ikke udført Arbejde og derfor helt bør afskaffes, og at det kommunale Tvangslodseri er en ondsindet Form for Pengeafpresning. Paa den Kritik svarer Borgmesteren med at sige, at Havnen er et godt og sundt Foretagende, der tjener mange flere Penge, end den har regnet med, og end den bruger i sin ødsle Administration.

God Dag — Økseskaft!

PESSIMISTISK SYN PAA FREMTIDEN

Den Blomstring for Skibsfarten, som Kulkonflikten i England har skabt, har man fra nogle Sider hævdet vilde vedvare i hvert Fald i nogen Tid, idet Transporten af en Mængde Varer under Konflikten var blevet tilsidesat for Kultransporten, saaledes at der, naar først Konflikten var overstaaet i en overskuelig Tid vilde være tilstrækkeligt at sejle med, hvilket, efter hvad disse Optimister mente, vilde bewirke, at Fragtmarkedet ikke vilde blive svækket i nævneværdig Grad.

Andre ser imidlertid langt mere pessimistisk paa Situationen, og vi skal i denne Forbindelse efter *Fairplay* anføre nogle Udtalelser, som den fremragende engelske Skibsbygger Sir *Westcott Abell* har fremsat i *Brassey's Naval and Shipping Annual* for 1927. Hans Hovedargument er, at Verdenshandelen er formindsket som Følge af den ødelæggende Verdenskrig, at Englands Kul ikke længere er billige, medens andre Landes Kraftkilder er under hurtig Udvikling, at der er al mulig Grund til at tro, at Verdensproduktionen af nye Skibe vil andrage fra $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Millioner Tons aarlig i de første Aar, og da de aarlige Tab af Handelskibe synes at være nogenlunde konstante og andrager hened $\frac{1}{2}$ Million Bruttotons aarlig, er det givet, at der, medmindre der sker en mægtig Stigning i Verdenshandelen, hvad der er usandsynligt, vil blive et aarligt Overskud af mellem en og to Millioner

Bruttotons, saafremt ikke Rederne gennemfører et Ophugningsprogram, der langt overgaar alt, hvad man hidtil har set i den Retning. Sir *Westcott Abell* tilføjer: Verden har i de sidste 13 Aar forøget Handelsflaaden med ikke mindre end 20 Millioner Tons, af hvilke omtrent 5 Millioner Tons skyldes Olieindustriens stigende og berettigede Krav til Tonnage, men selv om Verdenshandelen var af samme Omfang som før Krigen, vilde der dog være 10-15 Millioner Tons mere at beskæftige, før Verdens-Handelstonnagen virkelig kunde siges at svare til, hvad den var før Krigen. Sluttelig erklærer han, at der ikke kan være nogen Tvivl om, at Verden nu behøver færre Skibe end før Krigen, og at der ikke er nogen virkelig Udsigt til en Nedgang i Vanskelighederne for Skibsbygningsindustrien i de første Aar, skønt han modificerer sin Pessimisme ved at udtale, at ingen Genoplivelse i Verdenshandelen kan bewirke en virkelig Blomstring i Skibsfart og Skibsbygningsindustri, medmindre Verdens Handelsflaade atter faar mindst samme Ydeevne som før Krigen.

Det eneste opmuntrende Tegn i det forløbne Aar har været det voksende Samarbejde mellem Skibsfart og Skibsbygningsindustri, og det eneste Haab om at slippe ud af de nuværende Vanskeligheder ligger i en Udvikling af denne Bevægelse, der fremmes ved fælles Ofre og god Vilje. Kun dette baner Vej for en saadan Forstaaelse af vore Problemer, at det vil sætte vor Handelsflaade i Stand til at blive international Handels dygtige Tjener.

I en Kommentar til ovenstaaende udtaler *Fairplay*, at Ordet »Ydeevne«, som Sir *Westcott Abell* saa hyppigt anvender, er en Smule misledende. Naar han for Eks. udtaler, at det maa formodes, at Størstedelen af den i 1914 eksisterende Tonnage blev anvendt paa en nyttig Maade, at de sædvanlige Love om Tilførsel og Efterspørgsel var tilstrækkelige til at forhindre en Ophobning af noget stort Tonnageoverskud, og at det maa antages, at Verdenstonnagen paa Grund af, at Verdenshandelen er svundet ind siden før Krigen, ikke udnyttes saa godt som i 1914, eller med andre Ord, at Handelsflaadens Ydeevne er bleven reduceret, tænker han snarere paa »Tilstrækkelighed« end paa »Ydeevne«, saaledes som disse Udtryk almindeligvis forstaas. Paa den anden Side synes han at bruge Ordet i en strængt individualiseret Betydning, d. v. s. som gældende selve Skibets Fortrin snarere end dets økonomiske Forhold til Verdenshandelen, naar han udtaler, at de sidste seks Aars akute Depression bærer Ansvar for, at en Mængde Skibe er blevet holdt i Tjeneste udover deres sædvanlige økonomiske Levetid, idet Ejerne ikke var i Stand til at opretholde den sædvanlige Forældelses-Standard, og at dette er en af Hovedgrundene til, at Flaadens Ydeevne formindskedes, sammenlignet med Tiden før Krigen. Denne Bemærkning synes dog ret gaadefuld, idet de fleste af os altid har ment, at det var Blomstringstider og ikke Nedgangstider, der foranlediger Rederne til at holde paa Dampere, der under andre Forhold vilde være blevne solgte til Ophugning, og det bør da ogsaa fremhæves, at de Tal, Sir *Westcott Abell* selv opgiver, viser, at Gennemsnittet for ophugget Tonnage i de sidste fem Aar var mere end syv Gange saa stort som den i 1913 ophuggede Tonnage. Der var yderligere antagelig en større Procentdel gamle Dampere i 1913 end i Øjeblikket, og mange af disse ældre Baade taaler udmærket Sammenligning med de nye. »Mauretania« for Eks. er 19 Aar gammel, og den er afgjort ligesaa ydedygtig som »Leviathan«, der er 12 Aar yngre.

Abel G. G. G.

DEN DANSKE HANDELSFLAADES FRAGTFART I 1925

Nedenstaaende meddeles det endelige Resultat af den danske Handelsflaades Fragtfart i 1925 (herunder ogsaa Oplysninger om Sejlskibsfarten), og med Tilføjelse af Beløbene for de to foregaaende Aar. De meddelte Tal er for alle tre Aar nogle Millioner Kroner lavere end de, der tidligere har været offentliggjort, fordi der i en Del af de hidtidige Indberetninger om Bruttofragt har været medregnet Beløb, der er betalt i Udlandet som Jernbanefragt for Varerne indtil deres endelige Bestemmelsessted, og disse Beløb har man først under den definitive Bearbejdelse i Aar faaet udskilt fra den egentlige Søfragt. Tallene for »Timecharter omregnet til Bruttofragt« er, ligesom i tidligere Aar, afledt af de optalte Beløb for Maanedsfragt ved et skønmæssig ansat Tillæg paa ca. 65 pCt. (i 1925: 12.0 + 7.8 Mill. Kr.).

	1925	1924	1923
	Millioner Kroner		
Dampskibe:			
i Rute- og Liniefart.....	85.9	107.6	102.6
i Trampfart	105.4	127.0	99.3
Timecharter omregnet til Bruttofragt	19.8	21.0	17.5
Sejlskibe	7.7	9.9	9.4
Beregnet Bruttofragt ialt.....	218.8	265.5	228.8

Det samlede Beløb for beregnet Bruttofragt i 1925, 219 Mill. Kr., var 17 à 18 pCt. lavere end Beløbet for 1924. Som anført i den foreløbige Opgørelse hidrører Formindskelsen fra Kronekursens Opgang og fra nedadgaaende Fragter; i sidste Del af 1925 blev der oplagt en Del Tonnage paa Grund af de daarlige Fragtforhold, men dette blev mere end opvejet ved Forøgelse af Handelsflaaden, og den Dampskibstonnage, der indsejlede Fragtbeløbet i 1925, var altsaa snarest større end den, der var i Fart i 1924. I en Del af 1925 var der Strejke blandt Sejlskibsmandskabet, og Nedgangen i Fragten for Sejlskibsfarten er da ogsaa forholdsvis noget større end Nedgangen i Dampskibsfragten.

Fart mellem udenrigske Havne overvejende.

Nedenstaaende Tabeloversigt viser, hvorledes den indsejlede Fragt fordeler sig mellem Fragtfarten i egentlig Forstand — d. e. Farten fra Udland til Udland — og den Fart, der foregaar mellem Danmark og Udlandet, og som altsaa er Udtryk for Handels-

	Bruttobefragtning i almindelig Fart			Ialt Brutto-fragt (fra Udland til Udland)	Maanedsfragt (fra Udland til Udland)
	fra Udland til Udland	mell. Danmark og Danm.	fra Danmark til Udland		
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1925	129.4	50.2	19.4	199.0	12.0
heraf Sejlskibe ..	5.1	2.0	0.6	7.7	0.1
1924	152.8	68.3	23.4	244.5	12.6
1923	126.5	61.0	23.9	211.4	10.5

flaadens Medvirken ved Landets egen Ind- og Udførsel, for saa vidt denne foregaar ad Søvejen.

Farten fra Udland til Udland, indbefattet omregnet Maanedsfragt, omfatter 149.2 Mill. Kr., og Farten til og fra Danmark 69.6 Mill. Kr.; af Totalbeløbet falder altsaa 68 pCt. paa den egentlige Fragtfart og 32 pCt. paa Farten mellem Danmark og Udlandet; sidstnævnte Andel fordeler sig med godt $\frac{7}{10}$ paa Indførselsomsætningen og knap $\frac{3}{10}$ paa Udførselsomsætningen, nemlig med henholdsvis 50.2 og 19.4 Mill. Kr. Andelen for den rent udenrigske Fragtfart er voksende i de senere Aar, men er dog procentvis endnu ikke fuldt saa stor som før Krigen. — Oversigtens Tal for Sejlskibsfragten viser, at $\frac{2}{3}$ heraf faldt paa den rent udenrigske Fart og $\frac{1}{3}$ paa Farten mellem Danmark og Udlandet, og der var altsaa omtrent samme Fordeling som i den samlede Fart; Tallene omfatter

saavel egentlige Sejlskibe som Sejlskibe med Hjælpe-motor. En Del af Sejlmotorskibene gaar i en Slags regelmæssig Fart (Paketafart); men dette er for langt den største Del i indenrigsk Fart og falder altsaa udenfor nærværende Opgørelse; iøvrigt foregaar Sejlskibsfarten i almindelig fri Bruttobefragtning, medens en stor Del af Dampskibstonnagen benyttes i regelmæssig Fart, d. e. i kortere eller længere faste Ruter og Linjer eller i regelmæssige Rundrejser paa fjerne oversøiske Kyststrækninger.

Forholdet mellem Rutebart og Trampbart.

Følgende Oversigt viser, hvorledes Dampskibsfragten i den egentlige Fragtfart og i Danmarks Ind- og Udførsel fordeler sig mellem regelmæssig Fart og Trampbart.

Dampskibe og Motorskibe uden Sejl	Bruttofragt i 1925		Ialt
	mellem Danmark og Udland	fra Udland til Udland	
Rute- og Liniefart o. l.....	46.8	39.1	85.9
Trampbart	20.1	85.3	105.4
Omregnet Maanedsfragt	—	19.8	19.8
Tilsammen....	66.9	144.2	211.1

Medens den regelmæssige Dampskibsfart dominerer i Farten mellem Danmark og Udlandet, er dens Andel i den rent udenrigske Fart ikke engang halvt saa stor som Trampfartens Andel, selvom man ser bort les med Trampfarten.

Af de 46.8 Mill. Kr. i Rutebart mellem Danmark og Udlandet falder næsten $\frac{2}{3}$ alene paa Farten til og fra Storbritannien (især Rutebaadene med danske Landbrugsprodukter) og fra og til Amerikas Østkyst, herunder Transport af betydelige Mængder Korn- og Foderstoffer, der indgaar til Danmark med de regelmæssige Amerikabaade. Af de 20.1 Mill. Kr. i Trampbart paa Danmark hidrører 11 Mill. Kr. fra Indførselen fra Storbritannien; de danske Trampdampere besørger Hovedparten af Kulimporten til Danmark, medens de af en Række andre grovere Indførselsartikler kun besørger en mindre Andel, af Trælast saa godt som intet.

I Farten fra Udland til Udland opsejledes i regelmæssig Fart 39.1 Mill. Kr., hvoraf ca. $\frac{2}{3}$ hidrørte fra Ruter og Rundrejser mellem de fremmede Verdensdele og Europa; i Ruterne indenfor de europæiske Farvande var Bruttofragten $5\frac{1}{2}$ Mill. Kr., hvoraf en Del for Varer, der omladedes i København mellem de forskellige Ruter og Linjer, der har Knudepunkt i denne Havn; mellem de fremmede Verdensdele indbyrdes var Rutearten c. 1 Mill. Kr., tildels i syd- og østasiatisk Lokalfart med udstationerede Baade under dansk Flag. I næsten alle de Ruter, i hvilke de 39 Mill. Kr. blev opsejlet, er der ogsaa Anløbsstationer i Danmark, saa at det altsaa er af de samme Skibe — og under de samme Rejser —, at den rent udenlandske Rutetrafik og Rutetrafiken fra og til Danmark bliver besørget. — I Trampfarten fra Udland til Udland har den europæiske Fart Overhaand, idet den omfatter $56\frac{1}{2}$ Mill. Kr. af 85.3 Mill. Kr.; den største Del heraf blev indsejlet mellem Havne ved Østersøen, Nordsøen og Kanalen; dog førtes der ogsaa et betydeligt Antal Ladninger fra og til Havne ved det vestlige Middelhav, herunder medregnet en Række Eksporthavne for nordafrikanske Produkter; endvidere er sammen med den europæiske Fart regnet 105 Rejser med Jordnødder fra Gambiakysten (til den vesteuropæiske og sydfranske Olieindustri) samt udgaaende Ladninger fra Storbritannien til Kulstationerne paa denne Kyst og paa de vestafrikanske Øer.

NYTTEN AF TRAADLØS TELEGRAF I CYKLONTIDEN

Som det vil huskes hjemsoget de vestindiske Farvande og den mexicanske Havbugt i Efteraaret af flere voldsomme Cykloner, der bl. a. ødelagde Byen Miami i Florida. Det norske Tank-Motorskib »Nordanger«, der siden Maj Maaned har sejlet i Benzinfart mellem Beaumont og England, befandt sig i Yderkanten af den voldsomme Cyklons Omraade, og N. H. & S. T. har fra dette Skib modtaget en Beretning om dets Oplevelser under Orkanen, hvoraf vi tillader os at hidsætte følgende:

Sommeren og Høsten har sine Uregelmæssigheder ved de vestindiske Øer, Bahama og Gulfen. Det er Cyklontiden. Det kendte Vers kommer igen i Erintringen:

June—to soon
 July—stand by
 August—you must
 September—remember
 October—all over.

Paa Rejsen fra Liverpool til Beaumont i September Maaned meddelte Radiostationen at en Cyklon var i Anmarch 500 Kvartmil nord for Puerto Rico. Vinden her i »Nordanger« var da OSO., og man skulde altsaa være udenfor Rækkevidden af denne Forstyrrelse. Imidlertid tiltog Vind og Sø. Samtidig var der Rapporter fra en Amerikaner og en Englænder. Begge var i sydøstlig Retning af »Nordanger« og havde stærk SSO. til SSV. Vind. Senere paa Aftenen tiltog Vind og Sø, medens Vindretningen tilsyneladende var den samme. »Nordanger« blev saa lagt paa Vejret for at bestemme — om muligt — Centret af Forstyrrelsen. Det viste sig da, at Vinden begyndte at skifte mere østlig, og deraf forstod man, at Centret var i Syd. »Nordanger« blev saa dirigeret med Vinden ind paa Styrbord Laaring for at lænse fra Cyklonens Centrum. Der var da meget oprørt Sø, og Vinden havde en Hastighed af omkring 50 Kvartmil i Timen. Men naar »Nordanger« har Vinden agter ind, føles det ikke meget. Det er som en flydende Ø, specielt ballastet.

Det viste sig, at denne Storm rasede helt for egen Regning, den var ikke rapporteret fra noget andet Hold. Formodentlig en Gren af den, som var opgivet nord for Puerto Rico, men havde revet sig løs og taget en anden Retning. Den bevægede sig i ONO. Retning. Imidlertid rapporteredes Fremgangen af den første i VNV. Retning og gik mellem Bahama og Bermuda. Tirsdag den 14. September var der Nødsignal fra »Loyal Citizen«. Den havde stor Slagside og alle Mand var klar til at gaa i Baadene. Standard Oil Co.s Motor-Tanker »Calliope« meddeler, at den styrer mod Ulykkestedet og er ca. 3 Kvartmil fra »Loyal Citizen«. Senere Underretninger meddeler, at intet var at finde. Storm og usigtbart Vejr forhindrede at finde Baadene med det samme. Alle Mand befrygtes omkommet.

Samme Dag, 14. September, er der igen i Nærheden

af St. Thomas opstaaet et nyt Stormcentrum, som bevæger sig i VNV. Retning. Denne Storm rapporteres meget stærk. »Nordanger« maatte se at krydse sig ind mellem Bahama og Floridastrædet. Passerede Miami knapt 24 Timer før Stormen; men denne havde den store Fordel at gaa tværs over Floridatangenen og ind i Gulfen, medens »Nordanger« maatte holde sig til sit rette Element og styre rundt. Stormen passerede ind i Gulfen Lørdag den 18. September. »Nordanger« var da 180 Kvartmil vestfor. Stormcentret jager parallelt med »Nordanger« men bøjede om Søndagen af i mere nordlig Retning. Saa snart Stormen kom i Gulfen kunde tiltagende Sø fra Øst mærkes. Det er en Fordel, at Centret eller Stormens Radius i Troperne er minimal, men den tiltager i Omkreds efterhaanden som Bredden tiltager. Miami og Landstrækningen derfra til Gulfen blev ilde tilredt. Vindstyrken siges at have været op til 150 Kvartmil pr. Time. Hvad Vinden ikke naaede at ødelægge i Millionærbyen Miami, tog Tidevandsbølgen med sig. Det kan sammenlignes med en »racer« som rejser Søen op bag sig og drager den med sig langt op over Land. »Nordanger« kom saaledes ikke væsentlig i Berøring med denne uhyggelige Storm. Her har den traadløse været til megen Nytte. Alle Rapporter, som blev modtaget, virkede saaledes paa en Del om Bord, at man syntes at have været oppe i Stormen hele Tiden. »Nordanger« havde ikke nogen Storm undtagen Lørdag den 11. September, men den varede kun omkring 12 Timer, idet vi sejlede fra den.

Beaumont, der ligger 44 Kvartmil fra Søen, er den største By i den østlige Del af Staten Texas. Indbyggerantallet er mellem 40 og 50 Tusinde. Adgangen med Skibet er gennem en gravet Kanal og Nechesfloden. I September i Aar var den kontrollerede Dybde 30 Fod. Men den krogede Nechesflod gør Adgangen meget besværlig for større Skibe. »Nordanger« er det største Skib, som hidtil har lastet der. Det lastede i September Maaned kun til 27 Fod. Kompletterede saa ved Sabine.

I Nærheden af Beaumont bores efter Olie, og for kort Tid siden var der flere Boringer, som gav Overflod af den dyrebare Vare. Den, som kan tage sig en Tur for at tage Boringen i Øjesyn, vil faa Indtryk af det Højtryk, der arbejdes under. Nedskriveren heraf var der ude en halv Times Tid i September Maaned. Der bores helt til 4,000 Fod, og naar Boreredskaberne skal skiftes, er det et Skue, som ikke glemmes snart. At løfte Boreredskaberne flere Tusind Fod er lettere sagt end gjort. Her bores med almindelig Bor — Centrumsbor — som drives med Rem og Remskive. I Modsætning til andre Steder med Slag, som naar man driver Pæle ned.

Radiostationen modtager Pressemeddelelser, og vi hører Nyheder fra forskellige Kanter. I Sandhed meget opmuntrende. Aa ja, paa Radioen spørges ogsaa om Forbudsafstemningen. Norway has gone wet.

(Fortsættes Side 844).

(Fortsat fra Side 841).

I Trampfarten mellem Europa og fremmede Verdensdele var Fragten for hjemgaaende Fart 14 Mill. Kr., men for udgaaende Fart kun 5 Mill. Kr., idet mange Skibe maa gaa ud i Ballast for at opnaa Lading af de Masseprodukter, som Europa tager hjem fra de oversøiske Lande. I Trampfart helt udenfor europæiske Farvande opsejledes c. 10 Mill. Kr., hvoraf henimod Halvdelen mellem østamerikanske Havne.

Med Hensyn til den sidstnævnte — den ikke-europæiske — Fart maa det imidlertid fremhæves, at langt den største Del af Farten i Timecharter foregaar helt mellem Havne i fremmede Verdensdele; thi af en

samlet Maanedsfart paa ca. 12 Mill. Kr. indsejledes kun 2½ Mill. Kr. i europæisk eller transatlantisk Timecharter; 7½ Mill. Kr. hidrørte fra østamerikansk Timecharter og ca. 2 Mill. Kr. fra Fart paa Stillehavs-kysterne. Dette svarer, med det foran omtalte Tillæg, til en Bruttofragt paa over 15 Mill. Kr., saa at de danske Trampdamperes Sejlads udenfor europæiske Havne i alt repræsenterer en Bruttofragt paa over 25 Mill. Kr. — I den østamerikanske Fart, saavel i Brutto-befragtning som i Timecharter, spiller Transporten af Sukker fra Kuba og Hamp (Sisal) fra Meksiko til de Forenede Stater en særlig stor Rolle.

V I N T E R N A V I G A T I O N E N I Ø S T E R S Ø E N

Den alvorlige Skade, som Skibsfarten og Forsikringselskaberne har lidt sidste Vinter ved de vanskelige Isforhold i den østlige Østersø, har ført til Overvejelser om at søge at afværge, at noget saadant gentager sig. I Sommerens Løb har man iflg. *Berl. Tid.* paa Møder i Tyskland mellem Assurandører og Redere diskuteret Søfartens Opretholdelse under Isforhold i Østersøen. Resultatet blev Indførelsen af en Isklausul, hvori fastsættes forskellige tekniske Forbedringer i Skibsudrustningen og paalægges Rederen at overtage en vis Selvrisiko, som han ikke kan vælge over paa andre.

Det Eksempel, Amerika har givet ved sin Ispatrouilletjeneste i det nordlige Atlanterhav, har ført Tanken hen paa, om det ikke var muligt at skabe noget lignende i Østersøen. Foranledning hertil gav ogsaa den Kendsgerning, at Isdriften og de hermed forbundne Isskrninger er stærkt afhængige af den Vindretning, som er herskende i Østersøen. Erfaringen har vist, at det er muligt at passere isfyldte Omraader forholdsvis farefrit og at naa Havnene, hvis Skibsføreren, kort forinden han naar ind i Iszonen, kunde underrettes om, hvorlænge der i det paagældende Omraade har hersket en bestemt Vind- og Strømretning.

Resultatet af disse Konferencer er blevet, at Rigs- trafikministeriet har erklæret sig villigt til, i Samarbejde med Rigsmarinen og af egne Budgetmidler at stille de nødvendige Penge til Disposition for finan-

sliet at muliggøre en saadan Ispatrouilletjeneste. Et velegnet Skib er ogsaa fundet, nemlig den tidligere Fiskedamper »Boreas« paa 161 Bruttotons, der skal overtage Patrouilletjenesten. Til dets Fører er Korvetkaptajn *Pistorius* udsat.

Skibets Opgave er tænkt saaledes, at det i langsom Fart skal patrouillere frem og tilbage ved den Isgrænse, der danner sig og, naar Frostperioden indtræder, skal holde sig i en Position af omtrent 59 Gr. n. Br. og 20 Gr. ø. Lgd., for saa derfra at følge Vind- og Strømretning og Isdannelsens Fremskridt. Til dette Isefterretnings-skib bør alle fra Isomraadet kommende Skibe afgive deres Iagttagelser fra de sidste Timer ved Hjælp af Morsesignaler, Gnistelefon, Gnistelegraf eller Flagsignaler. Disse Meldinger skal Ispatrouillen sammen med egne Iagttagelser kritisk vurdere og afgive som Efterretninger til de Skibe, der sejler ind i Isomraadet.

Selvfølgelig forudsætter denne Art af Efterretnings-tjeneste en forbedret teknisk Indretning af Skibene i Vintertrafikken, og en saadan er ogsaa allerede paa forskellig Maade foretaget. Konferencerne om, hvorledes Isskibets Opgave saa vidt muligt kan lattes, finder endnu Sted i disse Dage.

Man haaber, at de andre Østersøstater vil følge Tysklands Eksempel og, saafremt Forsøgene lykkes, til næste Aar skabe lignende Indretninger, for at alle Interesseredes fælles Arbejde saa vidt muligt kan garantere en Forebyggelse af Skader.

"DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBRETNING

København, den 14. December 1926.

Naar man ser, hvad der er gjort i de forskellige Markeder i Ugens Løb er det just ikke glimrende Resultater, som er opnaaet.

En hel Del Befragtninger er kommet i Stand, det kan ikke nægtes, men Fragtmarkedet har skæmmet sig, og det gælder saavel de oversøiske som de hjemlige Markeder — med enkelte Undtagelser. La Plata har været endog meget godt repræsenteret, og en voksende Tilgang af ballastgaaende Baade har sat Liv og Fart over Befragtningen. 32/6d.—30/- hjemover kan gaa an. Det burde i al Fald give lidt Overskud, men det er aldrig heldigt, at Forholdene tvinger Rederne til at foretage lange Ballastrejser. Nordamerika har haft en Del annullerede Kulbaade at falde tilbage paa, og Følgerne er ikke udeblevet. Overgangen virker imidlertid for voldsomt. Østens Markeder har vi Lov til at vente en Del af i de kommende Maaneder. Australien skal i al Fald bruge en stor Flaade til Korntransporten, og Indien, Kina o.s.v. maa vel ogsaa for Alvor komme i Markedet. Rutebaadene kan vel ikke tage det hele, endskønt i disse Markeder føles denne Konkurrence mere end andetsteds.

Ud fra U.K. er sluttet en Masse Baade i alle mulige Retninger. Holland, Tyskland og Nordfrankrig importerer nu igen engelske Kul; samtidig er der en Del gamle Kontrakter fra Kontinentet til U.K., som skal effektueres, og de korte Rejser, naar Ekspeditionerne er gode, er mange Gange at foretrække. I Begyndelsen betaltes virkelig gode Rater ud fra U.K. til Middelhavslændene, men for hver Dag, som gaar, bliver det vanskeligere at holde Stillingen. Tonnagen er i Overflod, og i Løbet af ganske faa Dage er Differencen i Redernes Disfavør ikke ganske liden. En Shilling eller to paa den udgaaende Rejse »makes all the difference«, og naar det hjemgaaende Middelhavsmarked samtidig gaar ned, bliver Virkningen dobbelt grel. De disponible Beholdninger i U.K. er vist ikke overvældende store, Stem er vanskelig for prompt, og Priserne er jævnt faldende, hvilket igen bevirker en tydelig Pas-

sivitet fra Købernes Side, og et godt Vaaben til at trykke Raterne. Forhaabentlig vil de billigere Kul og Fragter gøre deres til, at de Virksomheder, som har ligget stille i lange Tider, igen begynder at arbejde og derved skaber forøget Efterspørgsel efter Tonnage — og et udvidet Virkefelt.

TRÆLASTMARKEDET

Befragtningerne vedbliver at være uden Interesse. Afslutninger som:

500 Stds. Söderhamn/London, 55/6d.; 400 Stds. Abo/London, 50/-; 600 Stds. Pernau/Reval-Amsterdam, Hfl. 31.00; 500 Stds. Danzig/London, 49/-; og Noteringer som: Kotka-Hartlepool, Props, 47/6d.—50/-; Danzig-Dunkirk, 32/6d.—33/-; Leningrad-Rotterdam, Pulpwood, 42/6d. skal ikke friste til endnu en Østersørejse. For f.o.w. kommer flere og flere Ladninger paa Markedet. De opnaelige Rater ligger lidt højere end paa samme Tid ifjor, f. Eks. Kotka/London 42/6d. 44/-, Nordfinland/E.C. 46/6d.—47/6d. 8,000 Favne Props Sydfinland-Rotterdam rapporteres sluttet til Hfl. 23.00, og Props til Ghent indikerer 40/-.

KUL, KOKS ETC.

Stem er allerede vanskelig fra England, og Raterne er slappet yderligere af, da Tonnageudbudet er større end Efterspørgslen. Østkysten-Danmark faar middelstore Baade til 7/6d.—8/-, Hull/Oslo 8/-, Karlskrona 8/-, Forth-Sydfinland 9/-, London Koks noterer 9/6d. Kjøbenhavn/Helsingør, 1,000 Tonner; Oslo 10/- 10/6d., Göteborg 9/6d., Stockholm 12/-, noget mere bør opnaas. Danzig/Malmö kan slutes til 7/6d., Danzig/Danmark ca. 8/-, Emden/Danmark 7/6d., Briketter; Rotterdam/Göteborg 8/-, Koks; Wales/København/Helsingør 7/6d., Åhus 8/- 8/6d. for Kul.

I Coasting er Tyne/Hamburg gjort til 5/-, Forth/Elben 5/3d., Rouen 4/6d., Boston/Rotterdam 4/9d. & 4/- & Tyne/Rouen 6/- (1,200 Tonner). Bunkerpriserne er heldigvis stadig nedadgaaende, og Bunkers bør snart komme ned i Førstrikepriser.

(Fortsættes Side 844)

(Fortsat fra Side 843).

MIDDELHAVET ETC.

For prompt Lastning er gjort en hel Del til nogenlunde ensartede Rater. For Januar kommer Forretningerne mere trent i Orden, men det kommer nok. Afslutningerne ligger omkring 11/- 11/6d. fra Forth/Vestitalien; Glasgow 12/-, Forth/Barcelona 14/6d., Sevilla 14/6d., Humber/Barcelona 14/-, Blyth/Palermo 13/-, Tyne/Algier 10/3d, Vestitalien 10/9d., Lissabon 9/6d., Alexandria 11/6d., Wales/Barcelona 12/6d., Malaga 11/6d., Lissabon 10/3d., Oran 11/-, Malta 10/6d., 11/-, Genoa range 11/-, Marseille 11/9d., Sicilien 12/13/-; alt efter Størrelse og Position.

Bremen/Sicilien har betalt 11/9d. med Option Vestitalien 11/3d., Rotterdam-Tunis & Sfax 13/-, Rotterdam/Leghorn Koks 14/-, Huelva 13/6d., Wales/Øerne, December, har taget flere Baade til 11/- 10/6d. Januar noterer 10/-.

De helt prompte hjemgaaende Laster betaler endnu helt godt, men saasomt der er Tale om Januar, venter Befragterne at kunne faa Tonnage for en Sliik. Frugt-Noteringerne for Januar er pludselig helt nede i 28/- 30/- 80/100,000 Cbf. Esparto 25/- 22/6d. og Fosfat en 3/4 Shillings lavere end December. Alexandria/Hull indikerer 20/-, London 21/- for December/tidlig Januar og 16/6d.—17/6d. anden Halvdel Januar.

Sortehavet/Kontinentet 18/6d. Januar, og 3/- mindre for Februar. Helt saa galt burde det ikke gaa.

Sulina-Kontinentet, 5/1 Annullering, 24/-.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulafskibningerne begynder nu igen fra U.K. til U.S.A.-Wales, Range søger flere 4/5,000 Tons Baade, December/Januar/Februar til 7/6 1,000 frit, Halifax 2/3,000 10/-, Havana 3,000 Tonner 11/-, Hampton Roads/Marseille er sluttet til Doll. 5.00, Messina/Palermo Doll. 4.50, Le Havre Doll. 3.60, Rio Doll. 5.00; Northern Range-Antwerpen/Rotterdam, December har faaet 22½, medens Januar er gjort til 18 og 16½ Cents, Northern Range-Middelhavet December/Januar Lastning, 20 Cents, Gulfen-Amsterdam/Rotterdam 22½ Cents, Middelhavet 27 Cents for December, 24 Cents for Januar.

100 NORSKE SKIBE I FREMMED RUTEFART

Norges Rederforbund offentliggør en Statistik, der viser den rivende Fremgang, som den norske Rutebart i Udlandet har haft i de sidste 5 Aar.

Ikke mindst Farten mellem udenlandske Havne for norsk Regning er gaaet stærkt frem. Den var godt i Gang allerede før og under Krigen, bl. a. var en hel Flaade af Skibe beskæftiget i Wilhelmsens og Lindvigs Ruter mellem Sydamerika og Nordamerika, baade paa Stillehavssiden og langs Atlanterhavs-kysten.

Den uindskrænkede Undervandskrig og den efterfølgende Tonnage-Mangel gav nogen Stagnation, men fra 1920 er Udviklingen kolossal. Der regnes i Øjeblikket med, at 77 Skibe paa ialt 231,000 Tons gaar i saadan Fart.

Farten mellem udenlandske Havne for udenlandsk Regning er derimod gaaet noget tilbage, men 34 Skibe

Sukker Cuba/San Domingo-U.K./Cont. Januar er værd ca. 25/-, Marseille 26/-. Oliekager Gulfen/Danmark ca. Doll. 8.00, Januar; Doll. 7.75/7.50 Februar. Svovl Marseille/Cette-Taragona Doll. 7½/7.00, December.

De sidste Befragtninger fra Vancouver til U.K./Cont., Decbr./Jan. & Februar er kommen ned i 41/3d.—40/-.

SYDAMERIKA

Udgaaende Kulrater fra Wales ligger omkring 15/- til Buenos Aires, 3/- for Losningen; Rio 14/- 15/-, Bahia 15/3d., Skotland-Montevideo 13/6d. med 2/- for Losning; alt prompt Lastning. For Lastning i Januar indikeres lidt lavere.

Kornbefragtningen har taget mere Fart og adskillige store Baade er sluttet ballastgaaende til Rater omkring 32/6d.—30/-. For Februar er betalt 27/6d.—25/-. Februar/Marts 24/6d. 23/6d. & Februar/Marts Baade har vel gennemsnitlig 15/- i udgaaende Fragt.

ØSTEN

Sydaustralien-U.K./Cont. Middelhavet, Januar/Februar er omtrent uforandret mellem 54/3d. og 51/3d. Vestaustralien har faaet Baade til 46/3d.—47/6d. for Februar, og 42/6d. for Februar/Marts. Mauritius-U.K. er dalet til 30/-, Februar; 28/9d. for Marts. Burma/U.K. er uforandret 32/6d. Februar/Marts.

En Del Kulladninger fra Durban er gaaet til 12/- til Colombo Februar, 15/- for prompt, Port Sudan 22/- for Januar, Aden 15/- for Februar.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart er betalt Doll. 2½ for 3,000 Tonner, Doll. 1.75 for 4,000 Tonner 1 Rundrejse; & 1.70 for 9 Maaneders T/C., 3,000 Tonner. Saalænge de hjemlige Forhold er saa usikre gøres meget lidt for mindre Tonnage i europæisk Fart. Større Baade, 6/7,000 Tonner, 1/3 Maaneder søges til 3/9d.—4/- & for 6/8,000 Diesel 24 Maaneder, Levering Nord-Pacific Tilbagelevering North Hatteras indikeres Doll. 1.50.

med 48,000 Tons gaar dog stadigt i denne Fart. Det drejer sig mest om specialbyggede Fragtskibe til Frugtfarten mellem Vestindien og det nordamerikanske Kontinent.

Og i Farten mellem Udlandet og Norge har de norske Redere ogsaa gennemført et glimrende Arbejde, saaledes at den overvejende Del af Landets Indførsel og Udførsel nu besørgeres af Landets egne Skibe.

TILLÆG TIL DE FOR KOLDING FJORD OG MIDDELFART LODSERIER GÆLDENDE TAKSTER

For nedennævnte Lodsninger erlægges Lodsbetalingen efter følgende Takstklasser:

Fra Kolding hlv. Middelfart til Svendborg-Sund.
For Skibe under 150 Brutto Reg. Tons..... 12+10
For Skibe paa og over 150 Brutto Reg. Tons..... 12+11

(Fortsat fra Side 842).

Nordanger« skal vistnok nu til England en Tur for at losse. Siden bliver det formodentlig det fjerne Østen. En Del af Mandskabet er ogsaa hjemme denne Tur for at samle Kræfter. Andre holder ud for om mulig at faa en længere Tid paa Landjorden. Disse korte Ferier og Overskæring af de Baand, som knytter en til Hjemmet, er ikke altid behagelig. But such is life. 50 pCt. af Besætningen vil ogsaa holde ud i det mindste 2 Aar, muligvis mere. Men derfor ingen sure

Miner. Trods meget Slid paa en Tankbaad ser det dog ud til, at Folk hænger fast ved Skibene. Her om Bord er Folk, som er forhyrede hjemme fra Landets forskellige Kanter, men meget brave Folk med god Disciplin. Det kommer muligvis meget af, at der ikke bliver nogen Tid til Lediggang. Her forekommer ikke Arbejdsløshed ej heller Nødarbejde. Det er paa en Maade produktivt Arbejde, alt hvad der udføres. Deraf ogsaa umaadelig Arbejdsglæde.

FRANKRIGS GÆLD TIL U. S. A. AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Læser man den franske Presse, faar man et levende Indtryk af den Misfornøjelse, der hersker i alle Krese med Amerika. Man kan ikke forstaa, at der ikke kan komme en endelig finansiel Ordning, og den Irritation, der nu melder sig, bliver større Dag for Dag. Det er som om *Clemenceaus* uventede og omdebatterede Deklaration i Gældsspørgsmaalet har sagt netop det, som den store Del af det franske Folk tænker. Man vil ikke gaa med til, at Krigsgælden betragtes som almindelig Gældsforpligtelse, og man vil ikke ligge under for et almindeligt amerikansk Finanshegemoni. Den Idealisme, man mente at finde i Amerikas Deltagelse i Verdenskrigen, vil man »tvinge frem af Graven, ligemeget hvor dyb den er.« Da »Uncle Sam hilste Lafayettes gamle Tropper med et velklingende: *we are here*, knyttedes der et Baand, som nu ikke maa sønderlides paa en prokuratormæssig Maade. Men bliver Amerika ved med at spille Inkassatorens Rolle, mister det al Sympati — og faar dog ingen Penge.«

*

Der er ingen som helst Tvivl om, at den franske Sympati for Amerika synger paa det sidste Vers. Foruden det store Pengemellemværende skyldes det den overordentlig dybe Forskel imellem fransk og amerikansk Mentalitet. Hvor gerne man end vil søge at komme hinanden nær — man kan dog ikke, og det franske og amerikanske Diplomati har staaet omtrent lige saa hjælpeløst overfor hinanden som det tyske og engelske. Søgte man at faa en Tilmærkelse i Stand, kom maa blot endnu længere fra hinanden. Der var intet at gøre; Kløften var og blev for dyb.

Da Clemenceau talte om en Regulering af den franske Krigsgæld, var det fordi han i den amerikanske Finanspolitik kun saa en Hang til at udøve Kontrol med fransk Industri og fransk Jord. Og ud fra dette Udgangspunkt var det, at han formulerede sin trodsige men ægte galliske Protest, der skulde vise, at Frankrig ikke var til Salg. Den vakte mere end megen Opsigt og ikke faa fandt, at det var en gal Mands Tale. Men ved nærmere Eftertanke er der dog ingen, som vil kunne benægte, at der var en stor Fare for en uafbrudt amerikansk Kapitalinvertering. At man søgte at dæmme op for denne Fare, var ogsaa kun logisk. Men man bør gaa frem med mere Forsigtighed end Clemenceau. Man maa huske paa, at Frankrig er afhængig af den internationale Kapital, naar det skal tabilisere sin Valuta. Først og fremmest gælder det om at komme paa en god Fod med Amerika. Det maa hjælpe med, om France skal helbredes. Men Lægehonoraret er ikke til at komme udenom. Washingtonaftalen om Krigsgælden skal ratificeres fra fransk Side. Det er en Fordring, man ikke vil slaa af paa. En Overenskomst er nødvendig; den kan udskydes men ikke omgaaes, og en fransk Oppositionsstorm, som kun rører op i den latente Bitterhed imod Fordringsejerne fra Krigens Tid, maa naturligvis skærpe den amerikanske Uvilje imod at betragte Krigsgælden som »scraps of paper«.

Som Helhed staa U.S.A. fast paa, at Krigsgælden skal konsolideres, ikke saa meget af Nervøsitet for at tabe Kapitalen, som for at vise den anglo-sachsiske Respekt for trufne Aftaler. Havde Frankrig ved Fredsslutningen paaberaabt sig sine store Tab, sin Indsats, ja, da hævder Amerikanerne nu, at de kunde være sluppet en god Del billigere. Men Frankrig sagde ingenting; det gjorde tilmed alt for at lade Amerika forstaa, at de laante Penge skulde blive betalt tilbage. Dengang kunde man have forhandlet, men nu er Tiden forpasset til at tale om »fælles Anstrængelser for fælles Maal.« Enhver saadan Argumentering er nu fremmed for amerikanske Øren; man vil ikke høre Tale om noget Afslag, og den antagonistiske Tone, som den franske Presse nu anvender overfor alt amerikansk, gør kun ondt værre. »Det franske Kogleri har ingen Steder hjemme. Man skal nu engang hjælpe sig selv — og kun derved faar Frankrig en god og sund Valuta igen. Og samtidig vinder Landet Selvagtelse — den ingen Nation kan undvære. Danmark, Holland og Schweiz har taget alle Vanskelighederne selv — det samme maa man gøre i Frankrig. Det maa lære at forstaa, hvad Krigsgældsproblemet er; den Dag, det forstaaer dets Vigtighed, vil det være til Gavn for Europa.«

Der kan jo være ikke saa lidt om dette, men man gør sikkert klogt i ikke at stille for store Forventninger. De franske Presseudtalelser om de internationale økonomiske Spørgsmaal præges af en økonomisk Naivitet, som er forbløffende. En tilfældig Opgang i Francen hilses med samme nationale Stolthed som en Sejr i Davis cup-matcherne. Det er altid den rent tilfældige Opgang, som tages til Udgangspunkt i en vældig Kampagne mod en gros Priserne, som nødvendigvis maa staa i Forhold til Indkøb, som er foretaget paa et langt tidligere Tidspunkt. Kampen imod »la vie chère« er i fuld Gang og Tilliden til artificielle Prisreguleringer forbavsende. Det eneste man savner er Forstaaelsen af den fundamentale økonomiske Grundsætning, som siger, at Krigen maa betales med øget Produktion.

*

Alt dette har intet at gøre med Sympatier eller Antipatier. Alle Venner af fransk Kultur, og der findes ogsaa mange af dem i U.S.A., har glædet sig over den franske Races Vitalitet, medens Krigen rasede. Men man maa ikke nu glemme, at det er England og U.S.A., som har gjort det økonomiske Rekonstruktionsarbejde i Europa. Den engelsk-amerikanske Gældsregulering og Dawesplanens Gennemførelse er tilstrækkelige Resultater til at vise, hvor meget England og Amerika har gjort. Nu er det Frankrigs Tur — og med ikke ringe Spænding vil man afvente at se, om det nu »vil tage sig sammen og gøre noget virkeligt til Gavn for sig selv og Europas Genrejsning.«

Johannes Lehmann.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de forløbne 11 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926.....	18,639	26,554,671	13,347	19,467,973
1925.....	12,749	18,681,139	10,206	15,265,043
Forskel.....	+5,890	+7,873,532	+3,141	+4,202,930

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926.....	13,544	15,975,664	10,007	17,737,619
1925.....	12,270	15,345,116	9,128	15,637,058
Forskel.....	+1,274	+630,548	+1,479	+2,100,561

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon.. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

JØRGEN L. FISHER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
HAVNEVEJ 40
Telefon Nr. 166
Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

TELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KOLDING

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER SWORN SHIPBROKER

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

P. JØRGENSEN & CO.
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11 Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den nye Storebæltssfærge sat i Vandet.

Den nye tresporede Dieselmotorfærge til Storebæltsoverfarten løb Lørdag af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. Stabelafløbningen overværedes af Trafikminister Friis-Skotte, Generaldirektør Andersen-Alstrup, Søfartschef Heise, ledsaget af flere Statsbaneembedsmænd. Endvidere Direktør Bluche fra Burmeister & Wain, Medlemmer af Værftets Bestyrelse og Direktion.

Stabelafløbningen forløb flot og glat, og Trafikministerens Datter gav den i Daaben Navnet »Korsør«.

Skibets Hoveddimensioner er 96×17,7×6,15 m. Det er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse som dobbel-skruet Dieselmotorskib. Hovedmotorerne, der leveres af Burmeister & Wain, skal tilsammen udvikle 3.400 ind. H. K.

og med ca. 160 Omdrejninger pr. Minut give Færgen en Fart af 15½ Knob. Spil og Styremaskiner bliver elektriske.

Paa Hoveddækket findes Spor for 3 Rækker Jernbanevogne. Over Hoveddækket er i Færgens fulde Bredde bygget et Promenadedæk med rummelige Spise- og Opholdssaloner. Den forreste Del af Promenadedækket er lukket og forsynet med store, firkanterede Vinduer. Den agterste Del af Promenadedækket er aabent i Siderne, men ligesom Promenadedækkets forreste Del dækket af det ovenover liggende Baadedæk. Paa Mellemdækket foran og agtenfor Maskinrummet findes ligeledes store Saloner.

Ny Ordre til Nakskov Skibsværft.

Skibsreder Knut Knutsen, Haugesund har hos Nakskov Skibsværft bestilt et Tankskib paa 13.000 Tons, et Søsterskib til det Tankskib Værftet tidligere har bygget til det nævnte Rederi.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. December 1926.

London	18,20	Madrid	57,90
New York	376,00	Amsterdam	150,45
Berlin	89,45	Stockholm	100,40
Paris	15,20	Oslo	95,05
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,49
Zürich	72,70	Prag	11,16
Rom	17,35	Wien	53,10

KOLDING HAVNS FLYDEDOK

For Damp- og Sejlskibe med en Vægt af indtil 450 Tons. Dokkens Længde 128 Fod engl., fri Bredde 41 Fod og største Dybde over Kælblokkene 11,5 Fod.

Anmeldelse om Dokning sker til Havnefogden.

Havneudvalget.

POSITIONSLISTE PR. 6. DECEMBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Riga 6.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kbhvn. 10.12.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Vladivostok 6.12.
 s.s. *Ataddin*, Nielsen, pass. Dover 13.12 p. R. t. Rouen.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Bilbao 8.12.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 10.12. til Ceuta.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Barbados 10.12.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Hamborg 11.12. til Hull.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Sagua 8.12.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Hongkong 11.12.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 3.12.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Stavanger 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New Orleans 1.12. til Kbhvn.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 12.12. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Rouen 10.12. til Methil.
 m.s. *Astoria*, Beldring, a.m.k. Kobe 11.12.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Antwerpen 6.12.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Antwerpen 29.11. til Boston.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Cape of good Hope 25.11. p. R. t. Fremantle.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Aarhus 12.12.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Hook of Holland 9.12. til Sevilla.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Mariager og Kbhvn.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kieler Kanal 10.12. p. R. t. Kotka.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. La Rochelle 7.12.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Kbhvn. 8.12. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Göteborg 10.12.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 11.12.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Stettin 11.12.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. South Shields 11.12.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Birkenhead 9.12.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Trångsund 7.12.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Königsberg 28.11.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Tarrangona 11.12. til Valencia.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. St. Nazaire 9.12.
 s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Beachy Head 6.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Jönson, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Madeira 4.12. til Kbhvn.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Antwerpen 12.12.
 m.s. *Chile*, Mouritzen, afg. San Francisco 11.12. til Cristobal.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Buenos Aires 12.12.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Ushant 12.12. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Portland Me 12.12. til Savannah.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Liverpool 9.12.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Trångsund 10.12.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 11.12. til Cardiff.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Sundsvall 10.12.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Kbhvn. 13.12. til Christianiafjord.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Dunkirk 10.12.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Glasgow 27.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger i Kbhvn. som Reserveskib for Exporten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Königsberg 13.14.12. til Memel.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 11.12.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Marseille 13.12. til Genua.
 s.s. *Etië*, Jessen Clausen, ank. Stettin 8.12.
 s.s. *Ella*, Ankersen, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Danzig 11.12.
 s.s. *Elsborg*, Sonnichsen, ank. Dunkirk 12.12.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
 Frihavnens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
 H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
 Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
 ved Ejnar Christensen (Fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryringsagent).

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ODENSE

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 37 Telf. 221·1735·5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

SKIVE

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 30

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

NØRRESUNDBY

VEJLE

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:
Sleepmaas**ROTTERDAM**Telefoner Nr.:
8128·8148

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, Bentleys.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacfllo“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

RANDERS

N. P. HANSEN & Co, ODENSE

Kontrol af Korn og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s. s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Speditton. Telefon: 1838·2875·2876. Statstelf. Nr. 11.

AKTIESELSKABET
NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

KØBENHAVN

NR. SUNDBY

P. Brown jun. & Co

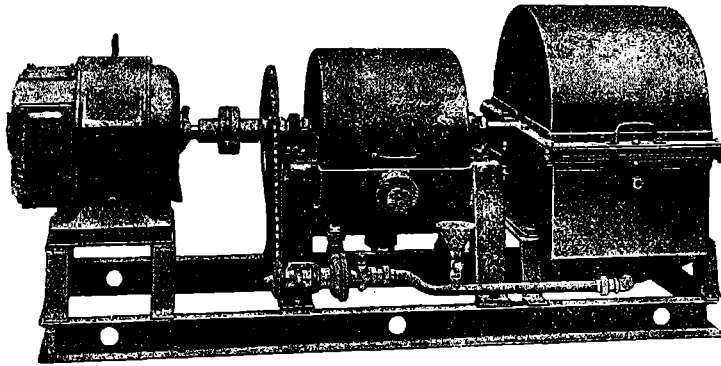
Amaliegade 45 · København · Danmark

*
Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

SVERIGE:
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Stansgate 5.12.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Nystad 11.12. til Hull.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Morlaix Dock 8.12.
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Sundsvall 14.12. til Hudiksvall.
s.s. *Erindring*, Nielsen, pass. Kielerkanalen 8.12. p. R. t. Sables D'Olonne.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Kieler Kanæl 13.12. p. R. t. Danzig.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. London 11.12.
s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. New York 7.12. til Kbhvn.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pl.
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 12.12.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Calais 5.12.
s.s. *Ficaria*, oplagt.
s.s. *Fiona*, i Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Aden 9.12. til Colombo.
s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Montreal 3.12. til Kbhvn.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Stettin 7.12.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Campbellton 10.12.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 8.12. til Kbh.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Thames 30.11.
s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Danzig 8.12.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Boston 11.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Aabenraa 9.12.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New York 30.11. til Kbhvn.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Amsterdam 6.12.

H

s.s. *Halfdan*, Nielsen, afg. Havre 13.14.12. til Bordeaux.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Holtenau 11.12.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Danzig 11.12.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Perim 30.11.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Riga 11.12.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Stettin 9.11. til Portsmouth.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 2.12. til Kbhvn.

s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Danzig 7.12.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 9.12.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Manchester 13.12. til Liverpool.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Leningrad 12.12. til Kolding.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bahia Blanca 3.12.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Cardiff 13.12.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Kieler Kanal 13.12. p. R. t. London.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbhvn. 16.11. til Hampton Roads.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Dok i Frederikshavn siden 9.12.
s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Holtenau 14.12. p. R. t. Björkö.
m.s. *Java*, Topp, afg. Suez 13.12. til Singapore.
s.s. *Jelling*, Knudsen, pass. Cape Race 12.12.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Dundee 10.12.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Lissabon 12.12. til Torreviejo.
s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Lundy Island 22.11.
m.s. *Jullandia*, Heindorn, pass. Vlissingen 13.12. p. R. t. Port Said.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Køge 11.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Calais 13.12.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Gandia 8.12.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aarhus 11.12.
s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. Antwerpen 3.12. til Pensacola.
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Moji 8.12.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Ushant 13.12. p. R. t. Marseilles.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Makslahti 1.12.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Bloch, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Kbhvn. 9.12.
m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 6.12.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
Telegram-Adr.: »Tonnages» Coder. Scott's og Watkins'
HELSINGFORS (Finland)
Filialkontor: HANGØ
Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition
Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON
SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE
21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

KARL BRESEMANN
STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR
STETTIN
Telegram Adr. "BREMAKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**
H. A. EDMUND KOHLMOOS
SKIBSMÆGLER, BEFRAGNING OG ASSURANCE
STETTIN
Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

KÖNIGSBERG

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe
DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.
(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference
DANZIG
Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

"STAUEREI NAUTICUS"
KÖNIGSBERG
LIZENTSTRASSE 8 · TELEFON 5104
PILLAU
LIZENTSTRASSE 5 · TELEFON 11
Telegram-Adresse: Nauticus

DANZIG

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 Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

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.

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN
(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)
GLASGOW
90, BROOMIELAW
SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.
GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnehren«
SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

BRISTOL

JAMES & HODDER
BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER
SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859
SAMUEL TUTTON & SONS
STEVEDORES
Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner
THE GROVE, BRISTOL
Telegr.-Adr.: Discharge, Bristol. Telefon: (Dag) 2921 · (Nat) 4777

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen
MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway. Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.	NEWPORT Eastern Dry Dock.	BARRY Commercial Dry Dock.	AVONMOUTH Commercial Dry Dock.
------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------------	------------------------------------------

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

LONDON

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.
GEORGE SCOTT & CO.
STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.
Overslag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Ladninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.
East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

NEWPORT
MON

J. A. FINZI & YOUNG
8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289
SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.
SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER
Agenter for: Nordisk Skibsrederforening
Danske Rederes Retsværn Reassuranceforening, n Skuld
Danske Sejlskibsredere, Protection Club
CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELEGR.: »KNUDSEN«

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.
GHENT
ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN
Skibsmæglere · Befragtere
KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

*Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.***L**

s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Casablanca 10.12.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Cape Wrath 9.12.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstation.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 7.12. p. R. t. Halifax.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Ostende 10.12.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 26.11. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Rut.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 13.12. til Riga.
s.s. *Maine*, Andersen, ank. Göteborg 1.12.
s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 14.12. til Shanghai.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Hull 9.12.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 12.12.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Kieler Kanal 12.12. p. R. t. London.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Dublin 29.11.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Bandholm 8.12. til Barry Dock.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 13.12. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Helsingfors 12.12.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oporto 6.12. til Kbhvn.
s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Bangkok 29.11.
s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Svendborg 11.12.
s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Trångsund 10.12. til Plymouth.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Amsterdam 6.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. London 11.12.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, afg. Buenos Aires 8.12. til Kbhvn.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Charleston S.C. 10.12.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbhvn. 10.12. til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Colombo 5.12. til Aarhus.
m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Panama Kanal 5.12. p. R. t. Hamborg.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Sydney N.S.W. 19.11.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 28.11. til New York.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Göteborg 11.12.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamborg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Stettin 13.12.
s.s. *Prinula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Blyth 14.12.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Singapore 10.12.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Goole 14.12.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Dunkirk 6.12.
s.s. *Rosenborg*, Lund, afg. Trondhjem 11.12.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Leningrad 13.12. til Kbhvn.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 6.12. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 11.12. til Dunkirk.

m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. København 12.12.
m.s. *Siam*, Hansen, afg. Oslo 9.12. til Brisbane.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 8.12.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Ushant 8.12.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Strömnäs 10.12.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gandia 11.12.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Danzig 11.12.
s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. London 12.12.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Randers 14.12. til Kbhvn.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Danzig 5.12.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Lissabon 9.12.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbhvn. 2.12.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Iggesund 12.12. til Baltimore.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Las van Ghent 10.12.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 4.12. til Kbhvn.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Odense 14.12. til Danzig.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Middelfart 13.12.
s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Civita Vecchia 11.12.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Newport Mon 8.12.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Cardiff 26.11.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarneborg*, Hansen, ank. Liverpool 8.12.
s.s. *Taarneholm*, Falk, afg. Swansea 10.12. til København.
s.s. *Taasinge*, oplagt.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Port Alberni 25.11.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Pensacola 11.12.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 12.12.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, afg. Kbhvn. 14.12. til Halmstad.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Ceuta 12.12.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 4.12. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Las Palmas 8.12.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, ank. Kbhvn. 2.12.
s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Hull 11.12.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. La Rochelle 10.12. til Havre.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 10.12.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 6.12.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Rotterdam 12.12. til Madeira.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Rotterdam 10.12.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Blyth 11.12. til Aalborg.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Leningrad 7.12.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New York 11.12.
s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Kbhvn. 31.10. til Hampton Roads f. O.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Antwerpen 27.11. til New York.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Wismar 13.12.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Rotterdam 6.12.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Helsingør 1.12.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Kbhvn.-Aarhus-Hamborg Rut.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Lisbon 9.12.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Danzig 8.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statslff.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & 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 T.

En » » » » » 511 » » » » 20,000 »

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869

METHIL

Methil 1887

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af
Gods paa »Privat Pakhusoplæg«. Losning og Lastning overalt i Havnen

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

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 SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON

FILIALER:

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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5
PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

Owners' & Captains' Code

bør findes paa enhver Reders
Skrivebord og i enhver Skibs-
førers Kahyt.

Pris £ 0-13-0
portofri

Udgiver:

NAUTISK FORLAG A/S
29. A., AMALIEGADE
KØBENHAVN

J. E. GRANZOW

TELEF.: CENTRAL 770. TELEGR.-ADR.: ANGLOCOAL

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klases

**BUNKERKUL, &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klases

**STEVEDORES, BUGSERSEL-
SKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE**

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDSELSOLIE

D.D.P.A.
* * *
VAREMÆRKE

THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter, hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

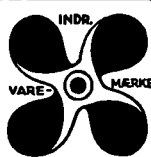
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Løstefarver etc. fra Th. Höeg

HAMBURG



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK ^{1/2}
TELEFON: 5601 ST. ANNÆ PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR: HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring
af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN B

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS- OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af

PENSIONS-FORSIKRING

Anstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: »Hamdresche

Aalborg

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENS-LAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 30.144.468

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 · Tøftlund · Tønder · Varde · Viborg

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 52

FREDAG · 24. DECEMBER 1926

33 · AARG

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

SØFARTSRAADET

Det maatte komme. Allerede for Maaneder siden bebudede vi, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart sang paa sit sidste Vers. Fra det Øjeblik, Dansk Dampskibsrederiforening udmeldte sig, sygnede Fællesrepræsentationen hen, og Naadestødet fik den, da ogsaa Dansk Sejlskibsrederiforening fandt sig foranlediget til at udtræde.

Der var dem, der mente, at Fællesrepræsentationen varetog Skibsfartens Interesser udmærket, og der er heller ikke Tvivl om, at den paa nogle Punkter gjorde en betydelig Indsats. Men denne Organisations hele Struktur vanskeliggjorde et maalbevidst Arbejde, og Resultaterne blev derfor ofte en Skuffelse. Og efterhaanden blev den saa et Rudiment, der maatte erstattes af en kraftig Organisation.

Ganske urimeligt var det nemlig, at Landets næststørste Erhverv var uden en tilsvarende Organisation som Landbrugsraadet, Grossereretsocietetet eller Industriraadet. Men denne Mangel er nu afhjulpet. Paa Initiativ af Dansk Dampskibsrederiforening og i Samraad med Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Den almindelige danske Skibsførerforening, Københavns Skipperforening og Foreningen til Søfartens Fremme fra 1. Januar oprettet et Fællesraad under Navnet *Søfartsraadet* med Sæde og Hjemsted i København.

Søfartsraadets Formaal er at værne om de til dansk Skibsfart knyttede Interesser og særlig som en raadgivende Forsamling at sikre de i Raadet deltagende Organisationer en vejledende Indflydelse paa Statens Behandling af de dem vedrørende Spørgsmaal.

Som Formand for *Søfartsraadet* fungerer Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Næstformand eller fungerende Formand. Iøvrigt bestaar Raadet af 2 Delegerede, valgt af Dansk Dampskibsrederiforening, 2 valgt af Dansk Sejlskibsrederiforening, 1 valgt af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, 1 valgt af Den alm. danske Skibsførerforening, 1 valgt af Københavns Skipperforening og 1 valgt af Foreningen til Søfartens Fremme.

For hver af de Delegerede vælges en Stedfortræder.

Skulde vi fremføre nogen Kritik af dette Raads Sammensætning, maatte det være den Ejendommelighed, at Dansk Dampskibsrederiforening, der dog repræsenterer saa langt de største Interesser, ikke har flere Delegerede i Raadet. Dette opvejes naturligvis noget af den Omstændighed, at Raadets Formand ganske naturligt bliver Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør A. O. Andersen, og at Raadets daglige Forretninger ledes af Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening, cand. juris E. Maa-gaard.

Søfartsraadet har konstitueret sig med følgende Repræsentanter:

For Dansk Dampskibsrederiforening: Direktør A. O. Andersen, Skibsreder, Konsul Chr. Andresen og Skibsreder M. Nielsen. Stedfortrædere: Skibsreder, Generalkonsul A. N. Petersen, Direktør Th. Adler Svanholm og Direktør, Generalkonsul Chr. Holm.

For Dansk Sejlskibsrederiforening: Skibsrederne E. B. Kromann og S. Andreasen. Stedfortrædere: Skibsrederne F. H. Eriksen og Z. T. Jacobsen.

For Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe: Translatør L. Rasmussen.

For Den almindelige danske Skibsførerforening: Kaptajn H. P. Hagelberg. Stedfortræder: Kaptajn Chr. Villadsen.

For Københavns Skipperforening: Kaptajn J. Møller. Stedfortræder: Skibsinspektør Thorsen.

For Foreningen til Søfartens Fremme: Kontreadmiral V. Jøhnke. Stedfortræder: Kontreadmiral G. C. Amdrup.

Der er iøvrigt ingen Tvivl om, at Raadet paa en særdeles aktiv Maade vil være i Stand til at repræsentere og varetage Skibsfartsinteresser. Det ny Raads Oprettelse og Organisation er da ogsaa foretaget under nøje Samarbejde med det gamle Erhvervsministerium. Og *Søfartsraadet* har endnu en stor Egenskab. Hver enkelt Organisation, som deltager i Raadet, opretholder sin fulde Selvstændighed, saaledes at Sager af mere speciel Karakter som hidtil, efter Aftale med Erhvervsministeriet, forelægges de enkelte Organisationer.

SOM I TEA CLIPPER'ENS DAGE

Der stod Eventyrets Glans om »60«ernes Skibsfart. Med spændt Opmærksomhed fulgtes Kapløbet over de lange Ruter. Det gjaldt om at faa den første Ladning Te, eller Sæsonens første avstralske Uld væltet ned paa Kajen i London Dock. Store Formuer stod paa Spil baade i legitim Forretning og i de ofte næsten sindssyge Væddemaal, om denne eller hin Fuldrigger kom først i Havn. Det var i de Dage, hvor en Kaptajn ejede mange Hatter — for Væddemaallet mellem Kaptajner, om hver der kom først ud og først hjem gjaldt næsten altid en Hat, — hvorfor? — det husker vi ikke mere, men saadan var det nu engang.

Der er noget af denne Eventyrglans fra Tea Clippernes store Dage over den ganske korte Meddelelse, at det Østasiatiske Kompagni's pragtfulde Femmaster »København« har gjort Rejsen til Adelaide paa 66 Dage, som, saa vidt vi husker, er hele tre Dage under den bedste Rekord fra Sejlskibenes Højrenæssance. Mange Dampere har været længere om den Tur, som sikkert vil blive gjort til Genstand for begejstret Om-tale i det specielle Blad *The Blue Peter*, som har viet sine Spalter til Sejlskibets Forherligelse.

BUNKERKUL OG ANDELSSYSTEM

Andelssystemet har sine Fortrin. Det har været vort Landbrug en stor Hjælp paa flere Punkter. I Kraft af det fælles Ansvar skaffede Landbruget sig den nødvendige Kapital til at industrialisere sit Mejeri-væsen og Svineavl, en Udvikling, der har været til

Gavn for dets Udøvere og for hele Nationen, og som næppe var blevet saa hurtig og effektiv ad nogen anden Vej. Det var ogsaa igennem Andelsbevægelsen at Kvaliteten af danske Æg blev forbedret. Før den Tid var Kvaliteten af danske Æg i Vintermaanederne en national Skændsel.

I Forholdet *Sælger og Køber* har Andelsbevægelsen derimod ikke været imponerende. Det ligger i Sagens Natur. Paa de Felter er *Købmanden* den suverænt overlegne, og i Konkurrencen med ham trækker statsdrevne eller andelsledede Foretagender det korteste Straa. Denne Betragtning har altid gjort sig stærkt gældende i England, Individualismens faste Borg. Med nogen Forbavselse erfarer vi derfor, at fra England stammer et Forsøg paa at introducere Andelssystemet i det internationale Salg af Bunkerkul. Med en Aktiekapital paa £10,000 er der i England blevet startet et saakaldt Owners Co-operative Limited, hvis Formaal er at levere Bunkerkul til de Skibsredere, der tegner sig som Medlemmer, d. v. s. Aktionærer i dette Selskab, som er en Datter af det velkendte engelske Firma Bessler, Waechter and Glover, Ltd.

En Repræsentant for dette »Andelsselskab« har i disse Dage hjemsogt danske Redere. Resultatet af Repræsentantens Anstrengelser har ikke været overvældende. Efter hans eget Sigende lykkedes det for ham at overtale et dansk Firma til at gøre et Forsøg. Alle andre Steder mødte han den proverbielle »kolde Skulder«. Ikke mindst, fordi baade han og hans Selskab i dets udsendte Cirkulære klandrede andre Bunker-Leverandører paa en Maade, som Rederne fandt usømmelig. I nævnte Cirkulære taler Selskabet saaledes om den stærke Misfornøjelse, som Redere af alle Nationaliteter nærer overfor allerede eksisterende Bunkerdepoter. Ganske uberettiget og stik imod Redernes egne Erfaringer paastaas der i Cirkulæret, at Kulleverancerne i praktisk talt alle udenlandske Havne er utilfredsstillende baade med Hensyn til Kvanta og Kvalitet. Altsaa en direkte Sigtelse imod vedkommende Firmaers Hæderlighed.

»Andels«selskabet — vi sætter *Andels* i Gaaseøjne, fordi Betegnelsen efter vor Mening ikke dækker over

Selskabets sande Karakter — har, efter hvad vi erfarer, foreløbig oprettet et Bunkerdepot i Oran med det Formaal at forsyne Skibsfartens Middelhavstrafik derfra, og som antagelig vil være leveringsdygtigt i Løbet af to à tre Maaneder. Dette Depot, der vil arbejde under Navnet Cie Africaine de Manutentions & D'Entrepots har imod en goodwill af 400,000 Francs overtaget en af Mr. Lambros dér dreven Virksomhed; Depotets Aktiekapital er 1,400,000 Francs. Spørgsmaalet for de Skibsredere, der overvejer, hvorvidt de skal tegne Aktier i og blive Medlemmer af »Andels«selskabet, er altsaa først og fremmest det: vil Kullene til Middelhavnsdepotet blive leveret til Grubepris plus Transport, eller ligger der i Forvejen en Avance, lille eller stor, til det engelske »Andels«selskab eller til Moderselskabet, der staar bag. Om dette tier Cirkulæret, selv om det ganske vist siger, at selve »Andels«selskabet ikke er »ude for« at lave Fortjeneste, og at den eventuelle Fortjeneste vil blive fordelt imellem de aktieindehavende Medlemmer.

Et andet Spørgsmaal, det sikkert vil interessere Redere at faa besvaret: er Cie Africaines Depot beliggende saaledes, at Skibe kan blive kulforsynet i alle Slags Vejr og uden væsentlige Forsinkelser? Man gør os opmærksom paa, at den af Cie Africaine valgte Plads er saaledes situeret, at den med østlige Vinde vil være ret uanvendelig. Vor Meddeler har benyttet Oran som Kulstation ved utallige Lejligheder og mener at kende Forholdene saaledes, at han taler med Avtoritet om disse Forhold. Og last not least: ejer Cie Africaine det nødvendige Lægtermateriale? Uden Lægtere er det praktisk talt umuligt at tage Kul ind i Oran uden svære Forsinkelser.

Disse Spørgsmaal kræver Svar, og de forekommer os selv højst *apropos*, naar Talen drejer sig om et Andelsselskab.

HAVNETRAFIKEN I ROTTERDAM I NOVEMBER MAANED 1926

Den til Rotterdam indkomne Tonnagemængde var i den forløbne Maaned noget mindre end i Oktober d. A., men dog stadig betydeligt større end i November Maaned 1925. Tonnagen har nu for Rotterdams Vedkommende snart naaet 20 Millioner Register Tons Netto, medens Indklareringerne i Nieuwe Waterweg nærmer sig til 28 Millioner Tons.

Omend Stykgodstrafiken gik noget tilbage, betegnes den samlede Varebevægelse dog efter Omstændighederne som tilfredsstillende, jfr. nedenstaaende Statistik over Skibe, indkommet og udgaaet med Ladning:

	Antal Skibe		
	Nov. 1926	Nov. 1925	Okt. 1926
Ialt ankommet	664	741	719
Ialt udgaaet	1,155	681	1,313
Ankommet med Stykgods	462	504	519
Udgaaet med Stykgods	487	470	522
Udgaaet med Kulladning	647	188	767

De 647 Kulladninger, der afgik fra Rotterdam i November Maaned, var bestemt for følgende Lande:

Nord-Europa	203
Frankrig	186
Italien	37
England og Irland	151
Sydamerika	7
Andre Lande	63

Der indkom 422 Skibe i Nieuwe Waterweg for Bunkers. De engelske Damptrawlere, der i Sommerens Løb i udstrakt Grad har indtaget Kul i Nieuwe Waterweg, er nu ophørt hermed som Følge af den engelske Kulstrejkes Ophør.

Af de vigtigere Varer udviser navnlig Korn og

Bomuld bemærkelsesværdige Tal. Der ankom ialt 338,000 Tons Korn, og Bomuldstilførselen androg 25,525 Baller, hvoraf 21,589 fra Nordamerika.

Nationalitet	Detalleret Oversigt.					
	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe			
	Dampskibe	Sejlskibe	med Ladning	i Ballast		
	Antal.	Tons Netto	Antal.	Tons Netto		
U.S.A.	11	40,194	—	—	11	1
Belgien	10	11,983	—	—	7	3
Brasilien	4	17,099	—	—	4	—
Czechoslovakiet ..	1	1,973	—	—	1	—
Danzig	5	11,895	—	—	2	2
Danmark	26	32,274	—	—	25	3
Tyskland	215	268,853	—	—	182	42
Estland	2	1,751	—	—	3	—
Finland	10	8,432	—	—	9	—
Frankrig	175	209,415	—	—	166	4
Grækenland	19	41,008	—	—	10	9
Storbritannien ..	434	536,591	—	—	360	44
Ungarn	2	5,313	—	—	1	—
Italien	25	52,668	—	—	19	7
Japan	6	28,978	—	—	4	2
Jugoslavien	2	4,314	—	—	1	1
Letland	6	5,451	—	—	3	3
Nederlandene ..	215	384,562	—	—	168	32
Norge	151	150,944	—	—	129	20
Portugal	3	6,241	—	—	3	1
Rumænien	1	2,221	—	—	1	—
Rusland	1	1,091	—	—	1	—
Spanien	11	17,536	—	—	7	2
Sverige	109	119,171	1	711	86	20
Ialt	1,444	1,958,958	1	711	1,203	196

Ialt udgaaet i November 1926: 1,399 Skibe med 5,329,824 m³.

S K I B S M A A L I N G

I Anledning af den Artikel om Skibsmaaling, vi bragte i *Dansk Søfarts Tidende* for den 11. ds. har vi fra den fremragende norske Tekniker, Direktør for Det Norske Veritas, Ingeniør I. Bruhn modtaget nedenstaaende Indlæg af Hr. Bruhn i en Diskussion om Skibsmaaling, der i sin Tid fandt Sted i The Institution of Engineers and Shipbuilders i Skotland. Direktør Bruhn udtalte ved den Lejlighed bl. a.:

Manglerne ved det nuværende System skulde nu synes aabenbare for enhver og at have udviklet sig tilstrækkeligt til at gøre en Ændring ønskelig. Det nuværende System kræver en umaadelig Mængde unyttigt Arbejde af Embedsmænd og Skibskonstruktører. Det virker stik imod Sikkerheden og imod Fremskridt og Ydeevne, og det berører de forskellige Skibstyper paa en højst uretfærdig Maade. Disse Grunde burde være tilstrækkelige til, at de, der har Magten til at gøre det, træffer de fornødne Foranstaltninger til at faa tilvejebragt et mere rimeligt og ensartet internationalt System for Skibsmaaling.

Det er givet, at en Mængde Interesser i en saadan Grad er blevet knyttet til det nuværende System i Løbet af de mange Aar, det har været gældende, at nogle vilde foretrække, at der ikke skete nogen Forandring. Dette er uheldigvis Tilfældet, hvad angaar de Redere, som opnaar en lille Tonnage for deres Skibe, men Hovedmodstanden mod en Forandring synes dog at komme fra Havne- og Dokmyndigheder. Det er vanskeligt at se, hvorfor det ekstra Arbejde i Øjeblikket, som en Forandring vilde betyde for disse Myndigheder, anses for at være noget af saa stor Betydning, at det skulde faa Lov til at hæmme Skibsfartens Fremskridt i al Evighed. Andre Myndigheder maa dog af og til med betydeligt Besvær ændre Grundlaget for deres Beskatning, og Havnemyndighederne kunde derfor sikkert gøre ligesaa. En Ting synes ganske klar, nemlig, at Skibsbyggere og Skibskonstruktører i alle Lande, taget under et, ønsker en Ændring af det nuværende Tonnagesystem. Hvad angaar Karakteren af den Ændring, der skulde foretages, mener jeg, at det vil være umuligt at lappe paa det nuværende System paa en saadan Maade, at det kan være en rimelig Tid, uden at der viser sig alvorlige Uregelmæssigheder, og jeg mener derfor, at en radikal Ændring lige saa godt kan foretages nu som senere ved at antage et helt nyt Grundlag for Skibsmaalingen.

Et nyt Grundlag for Skibsmaalingen.

Den væsentligste Betingelse, en saadan Basis skulde opfylde, var, at den skulde give et retfærdigt Forhold mellem Maalingen af et lille og et stort Skib. Den maa derfor paa en eller anden Maade indeholde Kubik-

tallet for Skibets lineære Dimensioner. At forsøge at fremskaffe et Grundlag, der har nogen rimelig korrekt Forbindelse med »antaget Fortjeneste« eller »det Tjeneste« vil, mener jeg, være haabløst. Under disse Omstændigheder bør Bestræbelserne gaa ud paa at fremskaffe et Maalesystem, ved hvilket Resultaterne kan opnaas uden unødvendigt Arbejde og samtidigt med Nøjagtighed. »Block-Maalingen« $\frac{L \times B \times d}{200}$ opfylder bedst disse Krav. L er her Længden i Laste-Vandlinjen, B Skrogets største Bredde og d det største tilladte Dybtgaaende om Sommeren. Hvis det ikke var saa ønskeligt at faa nogle vertikale Maal ind i Formlen, vilde det have været at foretrække at tage $\frac{L^2 B}{C}$

som Maaling, fordi der er meget ringe Forandring af Manipulation i Forbindelse med Maalingen af Dimensionerne. Det vil af taktiske Grunde være tilraadeligt at gøre Divisor af en ny Formel saa stor, at Resultatet bliver et Tal, der ikke er større end den nuværende Nettotonnage. Maalingen $\frac{L \times B \times d}{200}$ er i Virkeligheden kun de Regler, der anvendes i det 17. og det 18. Aarhundrede, modificerede efter de moderne Krav. Det er beklageligt, at B.O.M. Reglen ikke blev ændret saaledes, at den paa en bedre Maade gav det Maal, den i Virkeligheden tilsigtede. En umaadelig Mængde af unødvendigt Arbejde kunde da være sparet i de sidste 70 Aar, og vi vilde sandsynligvis have haft mere sikre og mere ydedygtige Skibe, end vi har nu. Det hævdes, at denne »Block-Maaling« favoriserer en fuld, rund Skibsform. Jeg tror ikke, at den gør det, men det vil under alle Omstændigheder være umuligt at opstille et System, om hvilket det kan siges, at det ikke favoriserer nogen Type. Det er her som med Reglerne for Yacht-Maaling. Alt, hvad der kan skaffes til Veje, er et System, der ikke direkte favoriserer visse Typer i en saadan Grad, at det frister en Konstruktor til at knæsatte Abnormiteter i Stedet for at lade sig lede af de almindelige fysiske Love under sine Forsøg paa at skabe det mest ydedygtige Skib. For stor Fylde i Formen vil snart nedsætte et Skibs Ydeevne mere end den større Dødvægt forøgede den. Anvendelsen af Dybtgaaendet ved Bestemmelsen af et Skibs Maal kræver, at en Lastelinje anbringes paa ethvert Skib, men der synes ikke at være noget særligt at indvende herimod. Hvis der foretages en radikal Ændring af Skibsmaalingen, burde Lejligheden benyttes til at slippe bort fra Ordet »Ton« i Forbindelse med et Rum- eller kubisk Maal. Ordet Ton burde kun benyttes i Forbindelse med Vægt. Hvorfor ikke i Overensstemmelse med B.O.M. Fremgangsmaaden bruge Ordet »Maal« i Stedet for det nye Udtryk ved Angivelse af et Skibs Størrelse.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af November Maaned udført ialt 317,139 Tons Kul, deraf til Danmark 60,067 Tons, mod 345,268, deraf til Danmark 37,918 Tons i Oktober Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	106,626
Danmark	60,067
Frankrig	6,731
Lettland	12,285
Finland	25,991
Norge	18,364
England	30,575
Rusland	49,163
Tyskland	6,844
Estland	493
Ialt.....	317,139

Den samlede Kuludførsel er, som det vil bemærkes, gaaet noget tilbage. Tilbagegangen er jævnt fordelt paa Tilførslerne til de væsentligste Aftagere; der er til Sverige saaledes udført 106,626 Tons mod 136,584 Tons i Oktober Maaned, til England 30,575 Tons mod 43,833 Tons, til Rusland 49,163 Tons mod 54,340 Tons i Oktober, derimod er Danmarks Kontingent steget fra 37,918 Tons i Oktober til 60,067 Tons i November.

TRUENDE HAVNEARBEIDERKONFLIKT I HAMBURG

En større Lønkonflikt synes at være under Opsejling i Hamburgs Havn, idet Havnearbejderne til 31. December har opsagt de gældende Aftaler og forlangt en Lønforhøjelse af 20 pCt., hvilket Krav imidlertid er blevet afslaaet.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1926

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar det, at der i Juli Kvartal 1926 til samtlige danske Havne indløb ialt 24,700 Skibe med en samlet Registertonnage paa 3,459,000 R.-T. nt., som udlossede 2,319,000 Tons Gods og indladede 1,004,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R.T.	Udlosset Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
Juli Kvartal 1926.....	24,700	3,459	2,319	1,004
April — —	24,100	3,379	2,284	950
Juli — 1925.....	25,000	3,853	2,997	1,123
Juli — 1924.....	25,100	3,857	3,301	1,062

Tabellen viser, at der som sædvanlig ikke er nogen større Forskel mellem Farten i Juli og April Kvartaler. Til Sammenligning har man endvidere anført de tilsvarende Tal for Juli Kvartal 1925 og Juli Kvartal 1924. Det fremgaar heraf, at Antal Anløb og Registertonagen var omtrent ens i de tre Aar, dog med nogen Nedgang for Tonnagen i 1926, medens den udlossede Godsmængde er formindsket meget stærkt Aar for Aar.

Til nærmere Belysning af dette Forhold kan man i de ovennævnte Tal fradrage de faste Ruter med blandet Gods- og Passagertransport, i hvilken Fart der i Juli Kvartal 1924, 1925 og 1926 indløb henholdsvis 1.2, 1.3 og 1.4 Mill. Reg. Tons, som kun udlossede mellem 150,000 og 200,000 Tons Gods. Det viser sig da, at der i den almindelige Fragtfart i 1924 til 1926 gaar et stadig mindre Antal Vægttons paa en Reg.-Ton, nemlig henholdsvis 1,186, 1,097 og 1,031 Vægtton pr. 1,000 Reg.-Tons.

Det ligger nær at tage dette som Udtryk for, at den stærkt forringede Omsætning har ført til mere Fart i Ballast og maaske ogsaa til en mindre effektiv Udnyttelse af Tonnage. Til Forklaring af dette sidste maa bemærkes, at de her behandlede Kvartalsopgørelser foretages ved simpel Sammentælling af samtlige Skibsanløb i danske Havne, hvoraf følger, at en stigende Anvendelse af den Fremgangsmaade at fordele Ladningen mellem flere Havne — en Praksis som meget vel kan tænkes fremmet af daarlige Afsætningsforhold — i Statistikken maa fremtræde som en ringere Udnyttelse af Tonnagen, idet Skibets Reg.-Tonnage i hver Havn optælles sammen med det der udlossede Gods. Dette Forhold kan dog ikke være Aarsag til nogen væsentlig Del af den omtalte Nedgang i Godsmængde pr. Reg.-Ton.

Med Hensyn til 1926 maa særlig gøres opmærksom paa, at Kulindførselen var henvend 400,000 Tons mindre end det foregaaende Aar, og da 1 Reg.-Ton Skibsrum fragter ca. dobbelt saa meget af denne Last, som Gennemsnittet for den samlede Skibsfart viser, har denne Forskydning sat Gennemsnittet for Juli Kvartal 1926 betydeligt ned.

Den udgaaende Fart viser andre Bevægelser end den indgaaende som Følge af, at den er afhængig af væsentlig andre Faktorer. Saaledes viser den samlede udgaaende Godsmængde Tilbagegang i Juli Kvartal 1925 og atter nogen Opgang i 1926. Dette sidste skyldes en Stigning i Eksporten af Smør og Flæsk paa 50,000 Tons.

Følgende Tabel viser Skibsfarten paa København.

Skibsfarten paa København i Juli Kvartal 1926.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet	2,226	374,206	165,481
heraf Rutebart	701	274,669	39,884
fra Udlandet	2,304	876,491	697,210
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	506	98,026	2,225
Juli Kvartal 1926.....	4,530	1,250,697	862,691
Juli Kvartal 1925.....	4,672	1,354,458	1,026,468

Udgaaet:

til Indlandet	2,342	423,875	151,593
heraf Rutebart	701	274,669	87,203
til Udlandet	2,372	932,806	144,671
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	506	98,026	2,952
Juli Kvartal 1926.....	4,714	1,356,681	296,264
Juli Kvartal 1925.....	4,738	1,353,006	334,049

*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø er ikke medregnet.

I Juli Kvartal 1926 indløb ialt 4,500 Skibe med en samlet Reg. Tonnage paa 1,251,000 R. T. nt., som udlossede 863,000 Tons Gods og indladede 296,000 Tons. I Sammenligning med tidligere Perioder viser Skibsfarten paa København omtrent samme Bevægelser som ovenfor er omtalt for Farten paa samtlige Havne under eet, dog med den Ejendommelighed, at den udgaaende Reg. Tonnage er 106,000 Tons større end den indgaaende. Den væsentligste Aarsag hertil er den Igangsættelse af oplagt Tonnage, som fandt Sted i Juni og Juli.

Ved Juli Kvartals Begyndelse var der efter Dampskibsrederiforeningens Opgørelse oplagt 73,507 Reg. Tons, medens der ved Kvartalets Udgang ikke har været nogen ledig Tonnage af Betydning, en Differance, som bevirker en tilsvarende Forhøjelse af Tonnagen i den udgaaende Skibsfart. Oplægningsangivelserne angaar ganske vist samtlige Havne, men vil faktisk ganske overvejende falde paa København, som er Hjemstedet for næsten hele Landets Flaade af Trampdampere.

I Tallene for København er ikke medregnet Anløb udelukkende for Reparation, Kul- eller Olieforsyning, i Passagerfart o. l. Der foreligger for Juli Kvartal Oplysning om 46 større Skibe paa tilsammen 104,000 Reg. T. nt., som anløb Havnen af en af de nævnte Aarsager, heraf 27 paa 78,000 R. T. med Passagerer. Disse Tal refererer sig hovedsagelig til enkelte Anløb af Turistskibe, hvorimod Sommerruterne med Smaaskibe i Sundet ikke er medtaget.

Til samtlige danske Provinshavne indløb i Juli Kvartal 1926 20,200 Skibe paa tilsammen 2,208,000 R. T. nt., som udlossede 1,456,000 Tons Gods og indladede 708,000 Tons.

Blandt de Havne, som stærkest har mærket Nedgangen i Godstransporten i Sammenligning med forrige Aars Juli Kvartal er Helsingør og Korsør, hvilket antagelig skyldes Kulindførselens store Betydning for disse Havne. Endvidere er der stærk Nedgang i indgaaet Godsmængde til Nyborg, Nakskov, Stege og Høbro-Mariager. Som nævnt ovenfor var den samlede udgaaende Godsmængde noget forøget som Følge af Landbrugseksportens Forøgelse, hvorimod nogle Havne, hvis Omsætning domineres af andre Varer, har haft formindsket Afskibning. Dette gælder særlig Egersund (Mursten), Fakse (Kalk) og Køge (Flint. Singels og Kridt).

(Fortsættes Side 862).

ÆNDRING I DE FOR ALBU OG NAKSKOV

LODSERIER GÆLDENDE TAKSTER

Den Takstforhøjelse, som den 1. Juli 1916 traadte i Kraft ved Albu og Nakskov Lodserier, nemlig 1 Takstklasse for alle Skibe paa og over 500 brutto Register Tons, reduceres til ½ Takstklasse fra og med den 1. Januar 1927.

KAJAFGIFTERNE I HAMBURG

Kajafgifterne i Hamborg vil blive ændret fra 1. Januar 1927. Der vil derefter blive foretaget Afgiftsberegning efter Vareklasser og dette vil antagelig betyde en Stigning paa 20 pCt. for alle Afgifterne. Denne Forhøjelse siges at være nødvendig for at faa Havnens Regnskab til at balancere.

N Y E K Æ M P E S K I B E

Det største Motorskib i Verden M/S »Augustus« er løbet af Stabelen fra Ansaldo Skibsværft i Genova. Skibet er bygget til »Navigazione Generale Italiana«, der saaledes ejer det største Skib indenfor den italienske Handelsflaade og den største Rutebaad i Middelhavet. Skibet blev døbt af Mussolinis Datter, Frøken *Edda Mussolini*. Dets Hoveddimensioner er følgende:

216.58 m × 25.20 m × 27.50 m

og Skroget er ved 12 stærke Staal-Skotter delt i 13 vandtætte Rum, hvilket giver stor Sikkerhed. Der er fem Dæk, der løber fra Stævnen til helt agter, medens tre Dæk kun strækker sig over visse Dele af Skibet. M/S »Augustus« vil have Plads til omtrent 3,000 Passagerer fordelt i fire Klasser. Skibet forsynes med fire 7,000 i.H.K. M.A.N. Diesel Motorer af Savoia Typen samt omtrent 13,000 i.H.K. til Hjælpemaskineriet, ialt ca. 41,000 i.H.K.

Det er imidlertid ikke alene i Italien, man bygger saadanne Kæmpeskibe, ogsaa i Tyskland er der indgivet Ordre paa store transatlantiske Passagerbaade, som det fremgaar af nedenstaaende Beretning indsendt til Udenrigsministeriet af det danske Generalkonsulat i Hamburg:

Norddeutscher Lloyd's Expansionsvirksomhed har ifølge Meddelelse fra Bremen taget en overraskende Vending. Medens der hidtil ved Drøftelsen af Nybygningsplanerne kun har været Tale om Bygning af en anden »Columbus« paa 35,000 Tons, meddeles det nu fra Bremen, at man i et ganske overraskende Omfang er gaaet ud over de hidtil kendte Rammer.

Norddeutscher Lloyd's Ledelse har besluttet at bygge to første Klassers Luxus-Passagerdampere à 46,000 Br.-Reg.-Tons til Ruten Bremen-New York. Skibene skal være en forstørret og forbedret »Columbus«-Type og vil faa en Hastighed, der vil gøre det muligt at tilbagelægge Rejsen fra Bremen til New York i Løbet af seks Dage og fra Kanalhavene i Løbet af fem Dage. Skibene skal bygges hos Blohm & Voss og A.-G. Weser og vil komme til at hedde »Bremen« og »Europa«.

Tager Bremen Føringer?

Hvorledes man i ledende Hamburg-Kredse ser paa Bremens Bestræbelser for baade paa Skibsfartens som ogsaa paa andre Omraader at konkurrere med Hamburg illustreres godt ved en Artikel, der nylig bragtes af *Hamburger Fremdenblatt*, og hvoraf følgende skal citeres:

»Med disse Nybygninger gør Norddeutscher Lloyd et afgørende Skridt til Opnaaelsen af den førende Stilling i den tyske nordatlantiske Passagertrafik. Selskabet disponerer for Tiden paa denne Rute over en Tonnage af 122,365 Br.-Reg.-Tons og kan befordre et Antal af 9,634 Personer. Flaaden er ikke særlig ensartet sammensat, thi den bestaar af »Columbus«, der er et Skib af enorm Størrelse, dernæst de tre Dampere »Berlin«, »Stuttgart« og »München« fra 13 til 15,000 Tons, »Sierra Ventana« og »Bremen« (bygget 1900) og »Lützow« og »York« (gamle Skibe paa 9,000 Tons). Naar de to Kæmpedampere nu kommer til, vil Lloyd beskæftige 215,000 Tons i den nordatlantiske Trafik, og deriblandt en Trio, der ogsaa internationalt set kun overtræffes af White Star Line, hvis Skibe til Gengæld ikke er af nær saa ny Dato.

»Set fra et almindeligt tysk Standpunkt betyder Norddeutscher Lloyd's Nybygning altsaa et betydeligt Fremskridt for vor Skibsfart. For Hamburg er det imidlertid forbundet med den smertelige Vished, at Føringer paa det fornemste Omraade indenfor Skibsfarten, den nordatlantiske Passagertrafik, truer med at

gaa tabt. Hamburg-Amerika-Linien disponerer for Tiden i den nordatlantiske Trafik over en Tonnage af 140,217 Br.-Reg.-Tons, der ganske vist allerede nu ikke er i Stand til at befordre saa mange Passagerer (7,383 Personer) som Lloyd-Tonnagen, fordi Hapag i sine Ballin-Skibe repræsenterer den kombinerede Passager- og Fragtdamper-Type. Ganske vist skal Hapag-Flaaden i Foraaret 1927 udvides med »New York«, men dette betyder dog ingen væsentlig Ændring i den afgørende Forskydning af Forholdet, som finder Sted ved Bygningen af de to Lloyd-Skibe, især da disse skal have en Hastighed, der kun turde overtræffes af Cunard Line's gamle »Mauretania«.

»Norddeutscher Lloyd vil finansiere Bygningen af de to Kæmpeskibe uden at lægge Beslag paa Penge-markedet. Hvad det vil sige, bliver klart, naar man erindrer, at man til Bygning af første Klassers Passagerskibe maa regne med en Pris af ca. 1,000 RM. pr. B.-R.-T., saaledes at de to Skibe vil komme til at koste ca. 92 Millioner RM. Af den for kort Tid siden vedtagne Kapitalforhøjelse paa 50 Millioner RM. bliver 37.5 Millioner RM. udbudt til Aktionærerne til 122 pCt., de indbringer saaledes ca. 45 Millioner RM. For Restbeløbet 12.5 Millioner RM., turde der kunne opnaas en noget højere Kurs, saaledes at der maaske bliver et Beløb af 80 Millioner eller mere til Disposition, naar de 10 Millioner RM. medregnes, som Lloyd ifølge sin Beslutning af 2. August d. A. om Kapitalforhøjelse endnu kan emittere. Dette er imidlertid ikke tilstrækkeligt til Finansiering af de to Nybygninger, og Restbeløbet maa derfor tilvejebringes fra de løbende Indtægter eller andre likvide Midler. Da Norddeutscher Lloyd ved Siden af Udvidelsen af sin Passager-Flaade ogsaa paatænker Nybygninger til Fragttrafikken, kan man heraf slutte, at Rederiets finansielle Stilling maa være ret gunstig. Det kan ikke siges, om Lloyd ved det opstillede Finansprojekt ogsaa har regnet med de Beløb, der kan forventes ved Frigivelsen af den beslaglagte Ejendom i U.S.A., men dette vilde kunne tænkes, da Bygningen af første Klassers Passagerskibe jo altid strækker sig over et langt Tidsrum.

»At Ordren paa det ene af de nye Skibe gives til A.-G. Weser er for saa vidt bemærkelsesværdigt, som Stabelaflebningsforholdene paa Weser-Værftet for Skibe paa 46,000 Br.-Reg.-Tons ikke er særligt gunstige. At Blohm & Voss har faaet det andet Skib, er et nyt Bevis paa dette Værfts Konkurrencedygtighed, ligesom det ogsaa har faaet saa at sige alle de Ordre paa Kvalitetsskibe, der i den sidste Tid er blevet afgivet i Tyskland. Værftet kommer med denne Byggeordre op paa en Ordrebeholdning af ca. 123,000 Br.-Reg.-Tons.

Nye Forhandlinger mellem Lloyd og Hapag.

»Forhandlingerne mellem Lloyd og Hapag, som blev forstyrret ved Hamburg-Amerika-Liniens Fusion med Deutsch-Austral-Kosmos, faar et nyt Grundlag ved de Planer, som Lloyd nu offentliggør. Det er endnu for tidligt at udtale sig om, hvilken Virkning denne Tingenes Vending vil faa paa disse Forhandlinger, thi man kan endnu ikke overse, om og hvorledes Hamburg-Amerika-Linien vil reagere overfor Bygningen af de to Kæmpeskibe. Man kan tænke sig, at Hapag ved en senere Udvidelse af sin Passagerskibs-Flaade vil tage under Overvejelse at gaa over til en større Skibstype. Bemærkelsesværdigt ved Lloyd's nye Planer er først og fremmest den store Aktivitet, Bremen udfolder i Udviklingen af sin økonomiske Magt, og som i den sidste Tid træder stadigt tydeligere frem.«

P O L E N S H A N D E L S F L A A D E

Foruden de allerede bestaaende to polske Skibsfarts-Selskaber vil der nu blive dannet et tredje under Navnet »Polska Zegluga Morska« (»Den polske Skibsfart«), som vil blive finansieret af den polske Bank »Bank Gospodarstwa Krajowego« (»National-økonomisk Bank«). Efter langvarige Forhandlinger med det polske Handels- og Industriministerium har Banken opgivet sin Plan om at lade Skibene bygge og er gaaet med til foreløbig at købe 2 à 3 Skibe, hvorefter Banken vil kunne erhverve senere Skibe ved Salg eller Bygning som den finder for godt.

I Henhold til det nye Selskabs Overenskomst med

Regeringen skal der oprettes 2 Linier, en paa de baltiske Havne, og en paa det øvrige Europa samt Nær-Orienten. Selskabet vil i den nærmeste Fremtid købe 3 Skibe paa tilsammen 12,000 Tons, hvorved den polske Handelsflaades samlede Tonnage kommer op paa 60,000 Tons.

Det forlyder iøvrigt, meddeler den danske Legation i Warszawa, at den polske Regering for Tiden fører Forhandlinger med Repræsentanter for andre Skibsfarts-Selskaber, der sandsynligvis vil føre til et Resultat, som i Løbet af 1927 vil bringe den polske Handelsflaades samlede Tonnage op paa 100,000 Tons.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 21. December 1926.

La Plata er fremdeles det mest interessante og det mest virksomme Marked. Fredag den 17. ds. blev der alene paa London-Børsen sluttet 26 større og mindre Baade, og en Snes Baade pr. Dag har været almindeligt. Raterne for Januar Lastning er forbedret med 1/3d. à 2/6d., og for Februar/Marts Tonnagen er Efterspørgslen større, men foreløbig har det ikke givet sig Udslag i væsentlig højere Rater. De andre oversøiske Markeder har været ualmindelig stille, og de resterende Dage i dette Aar vil sikkert ikke opvise nogen større Forandring i noget Marked. Kun de allernødvendigste Forretninger afsluttes, og Rederne søger saavidt muligt for at disponere over de prompteste Baade, inden Jule- og Nytaarsstemningen sætter Præg paa Forretningslivet.

Kuleksporten fra U.K. er kommet godt igang, men de disponible Beholdninger og Produktionen kan ikke tilfredsstille Efterspørgslen. Over Halvdelen af Minearbejderne har 8 Timers Arbejdsdag, og den ekstra ½ Time vil snart kunne mærkes i forøget Produktion og derigennem i et mere stabilt Fragtmarked og regulære Priser.

TRÆLASTMARKEDET

I December gøres aldrig noget videre fra Østersøen; iaar mindre end ellers, da Betalingen ikke staar i noget som helst Forhold til Risikoen og til andre Markeder. Da Fragterne var høje, undlod mange Befragtere at slutte, og nu da Fragterne er meget lave, kan de ikke faa tilstrækkelig Tonnage.

Af Afslutninger og Noteringer bemærkes:

600 Stdr. Söderhamn og 2 Sundsvall-Ostende 54/6d., 500 Stdr. Pernau/Bristol 62/6d., 600 Stdr. Danzig/W. Hartlepool 46/6d., 600 Stdr. Danzig/Manchester 55/-, 5/700 Favne Björkö/Calais 48/-, 5,800 Favne Björkö/Ghent 47/- og 6/700 Favne Åbo-Hull 50/-.

Det maa haabes, at den sløje Afslutning paa Sæsonen ikke vil være Optakten til en ligesaa sløj Aabning. Daglig kommer friske f.o.w. Laster i Markedet, men saasnart Befragterne mærker, at der er Reflektanter til omkring de indikerede Rater, gaar Noteringerne ned eller Ordrene trækkes tilbage. De allerfleste Noteringer, i Særdeleshed for Props og Pulpwood til kontinentale Havne, er mere Prøveballoner end positive Laster, og entreprenante Agenter og Mæglere generer sig ikke for at spekulere i Markedets Nedgang.

KUL, KOKS ETC.

Til Danmark er alle Rater svagere. Sverrig og Norge betaler gennemgaaende bedre, men intet er straalende. Tyne/København skal være sluttet til 6/6d. for 25/3,000 Tonnere, Forth/Göteborg 7/6d. 1,900 Tønner, Koks London/Oslo 11/- og god dansk 9/6d., Rotterdam/København 8/3d., 2,500 Koks; Rotterdam/Malmö 6/6d. 4,000 Kul. Danzig/Hudiksvall søger 9/1,300 Tons

til 11/-, 12/-, Danzig/Havre/Rouen 4,000 Tons 9/-, 9/6d., Stettin-E.C. 7/- og Forth/Stettin 7/-. Coasting og Bay har betalt Forth/Elben 6/-, Tyne/Hamborg 5/-, 6/-, Antwerp 4/6d., 5/-, Rouen 5/3d., Bordeaux 7/-; Rotterdam/Bordeaux 5/6d., Rouen 4/3d., Wales/Antwerp/Ghent 4/-, Rouen 4/3d., St. Nazaire 5/-. Markedet er nu igen svagere.

Bunkerpriserne er lidt strammere i U.K., men menes at falde igen, naar Beholdningerne bliver rigeligere.

MIDDELHAVET ETC.

Alle de mest presserende Laster er sluttet op og skal helst ud inden Jul. Raterne har holdt sig nogenlunde for middelstore Baade, medens 6/7,000 Tonnere har maattet slaa af paa Fordringerne. Et Par Ladninger paa 2,500 Tons Forth/Palermo er gaaet til 12/-, Huelva 11/-, Genoa range 11/-, 10/9d., Glasgow/Algiers 9/10½d., Tyne/Algiers 10/-, Leghorn 9/6d., 5,000 Tons; Bari 13/6d., 3,500 Tons. Fra Wales er betalt noget nær det samme til det vestlige Middelhav, og 11/- til Alexandria, 10/- til Pt. Said. Wales/Øerne er nede i 9/6d. selv for helt smaa.

Wales/København eller Helsingør noterer ca. 7/6d., 8/-, Bremen/Lissabon er gjort til 10/-, Oporto 11/-, Rotterdam/Nizza 10/-, Algiers 9/-, 9/6d. og Genoa/Savona/Spiezia/Leghorn 10/9d.

Frugtnoteringerne ligger mellem 28/- og 30/- for 80/100,000 Cbf. Baade, Januar, Jordnødder Gambia/Kontinentet 27/6d., Dunkirk 28/6d., U.K. 29/6d., London/Marseille etc. 30/6d.; 1./15. Februar. Lidt mere ventes at blive betalt over Nytaar. Fosfat, Erts, Esparto o. s. v. er kommet godt ned. Befragterne holder Lasterne tilbage i Forventning om at kunne slutte paa endnu gunstigere Betingelser senere hen. Salt Trapani/Vestnorge prompt 22 Kr., Januar 18 Kr. Alexandria og Sortehavet er uforandret med ganske minimale Forretninger. Sulina har sidst faaet Baade til 22/9d. U.K./Cont., 26/3d. tre danske, og for Marts/April er Befragternes Idé idag 20/6d., 21/- til 3 danske.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Fra Sydney eller Louisburg er taget 5,500 Tønner og 7,000 Tønner for Kul til U.K. à 14/-, 15./31. Januar; ellers gøres intet i Kul til U.K., men Baltimore/Havre har sluttet til 3.50 Doll. med 4 Frcs. Losning, Algiers 3.25 Doll., Alexandria 3.50 Doll., Vestitalien 4.25 Doll., Rio 4.50 og 4.75 Doll., Buenos Aires 22/-.

Northern Range-Bremen, Byg 17 cents, West St. John/Middelhavet 20 cents, Basis 1 Lossehavn, 1./15. Januar; Northern Range/Middelhavet 19 cents, Antwerpen, Rotterdam 16 cents; Oliekager Philadelphia/Rotterdam 24 cents; Cuba-U.K. prompt 23/-; 15./1-15./2. 21/6d. og Marts 20/- Fra Gulfen noteres Oliekager til Danmark, Januar, omkring 7.50-7.75 Doll.; Februar 7.00/7.25 Doll. Fosfat Tampa/Göteborg og Stockholm 5.00 Doll. Februar; Pitchpine Tampico/Ghent eller Dun-

(Fortsættes Side 863).

KULSTRIKENS ERFARINGER AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den engelske Kulstrike er kæmpet tilende, og et af de allerstørste Livtag mellem Kapital og Arbejde har nu fundet sin Afgørelse. Det holdt haardt, inden man kom saa vidt, og saa meget har det engelske Samfund lidt, at det vil tage en rum Tid, førend det er kommet helt ud over denne voldsomme Krise. Fra ingen af Siderne lagde man Fingrene imellem; der blev slaet endog meget haardt til, saa haardt at næppe noget andet europæisk Samfund kunde have taalt det. Men England kunde, og den sejge Modstandskraft viser, at det engelske Samfund ikke er bygget op paa løst Sand. Det hviler i Virkeligheden paa en Basis, der er solidere end den, nogen anden Stormagt er bygget paa.

*

Alle de mange Erfaringer, man har høstet fra de syv Maaneder Konflikten har varet, danner et samlet Studiemateriale, der er uden noget Sidestykke. Den store Arbejdskamp indvirkede paa en eller anden Maade paa saa godt som alle Samfundets Organer. Hvis man nu kunde fremlægge alle disse Virkninger i hele deres Udstrækning, vilde vi vinde stor Indsigt i, hvorledes det nutidige Samfundsmaskineri fungerer, og vi vilde faa et Indblik i dets Mangler og Fortjenester.

Det er tidligere paapeget her i Bladet at de store Understøttelser ikke blot har forbavset Udlandet men ogsaa Englænderne selv. Man faar et levende Indtryk deraf ved at læse i det sidste Numer af *The Nation*, hvor der findes et Indlæg fra en Tjenestemand under Fattigvæsenet. Han gør knapt og klart rede for sine Erfaringer fra Striken, og de afslører unægtelig nogle af Understøttelsespolitikens aller mørkeste Sider. Derfor intet Under at de, der allerede for lang Tid siden havde Blik for dem, stillede sig som meget stejle Modstandere til den.

Der er aldeles ingen Tvivl om, at Strikens Langvarighed staar i Forbindelse med den Praxis, som er blevet hævdet lige siden 1900 og som tillader, at Forsørgelsesvæsenet giver Understøttelse til dem, hvis Familier er inddraget i Arbejdskonflikter og derved er berøvet Muligheden af at forsørge Hustru og Børn. Udbyrder der Konflikt, flyttes Forsørgelsespligten fra Forældrene til Samfundet, og den, der er Deltager i Konflikten, behøver saaledes ikke at tænke paa, hvordan han skal opretholde Livet. Samfundet ordner alt ved Hjælp af Skattebilletten. Resultatet er paa Forhaand givet, og der foreligger nu en officiel Meddelelse om, at denne ekstra Understøttelsespolitik under Kulstriken har kostet Samfundet 6.5 Mill. Pund, d. v. s. 117 Mill. Kroner. Mere talende Tal kan man vel ikke ønske sig.

*

Den citerede Forfatter fra *The Nation* dvæler særlig ved det samfundsnedbrydende i, at »det ikke mere anses for ekstraordinært at modtage Fattigunderstøttelse.« Dette hænger igen sammen med den uheldige Bestemmelse i Valgloven, som ikke lader Modtagelsen af Understøttelser betyde Tab af Valgret. En anden Omstændighed er den, at Pensions- og Arbejdsløshedsforsikringen værner store Dele af Folket til at leve af den arbejdsfri Indtægt, som kommer fra Samfundet. Hele dette Understøttelsessystem er galt, og det er fuldt af Enkeltheder, som virker helt tragikomisk. Der er saaledes mange Eksempler paa, at der er udleveret saa mange Madkuponer i een Uge til een Familie, at den har kunnet hæve Mad i en saadan Mængde, at det var tilstrækkeligt for flere Maaneder.

Hele Strikepolitikken er fra Begyndelsen baseret paa den Forudsætning, at de strikende ikke behøvede at

ængstes over Udkommet til deres Familier. Strikelederne vidste fuldt ud hvor mange Midler, der var at disponere over, og de holdt sig ikke et Øjeblik tilbage, da det drejede sig om at vælte alle Udgifterne over paa Forsørgelsesvæsenet. Fra Minearbejdernes Ledelse opfordrede man tværtimod Arbejderne til straks at gaa til Forsørgelsesvæsenet.

Disse lidet tiltalende Interiører fra Kulstriken England har adskilligt at fortælle om det uheldige i den engelske Understøttelsespolitik. Den har undergravet Bevidstheden om den individuelle Forsørgerpligt og den naturlige Ligevægt mellem Rettigheder og Pligter er blevet forskubbet. Omend mangt og meget er galt i vort Land, vilde saadanne Tilstande dog være ganske utænkelige. Opfylder man ikke sine Forsørgerpligter, griber Samfundet ind, og den almindelige Retsopfattelse vilde heller aldrig erkende, at en Arbejdskonflikt kunde fritage for dette Ansvar. Kom der en Lov, som vilde knæsatte det modsatte Princip, vilde den utvivlsomt møde den allerbitreste Modstand. Solidaritetsfølelse er en god Ting, men man taaler ikke, at den fælder Retsbegrebet — og det er jo det, der er sket nu i England. Gaar man først paa Akkord, vil det blive dyrekøbt; Eksemplerne fra England taler tydeligt derom. Det har været kostbare Eksperimenter, og naar Samfundet ikke er bukket under, skyldes det udelukkende det Faktum, at England er saa rigt, som det er.

Vil man drage nogle økonomiske Paralleller mellem de engelske og danske Tilstande, er det isøfaldende, hvor let det er at vænne Folk til at leve af offentlig Understøttelse. Selvagtelsen og Selvfølelsen er øjensynligt noget af det Menneskene først kan ryste af sig. Ser man paa de senere Aars Forsørgelsesstatistik, faar man et talende Billede. Men det er beskæmmende at være Vidne til den Slaphed, som griber mere og mere om sig og som hindrer Menneskene i at bjørge Føden til dem selv ved egen Kraft. Gaar man det statistiske Materiale igennem, stilles man overfor Tal, der er helt forfærdende, og man maa med god Grund spørge sig selv, om Fattigdommen er blevet saa meget større nu end f. Eks. for ti Aar siden. Næppe. Der er i hvert Fald intet Forhold mellem Fattigdommens Vækst og Understøttelsernes rivende Udvikling. Svaret, der kan give Forklaringen paa Misseren, ligger desværre lige for. Understøttelserne er blevet noget af det populæreste i Folket. Medens det at faa offentlig Hjælp i tidligere Tid var det Middel, man sidst tyede til, er det nu et Krav, som stadig større Krese vil have opfyldt hurtigst muligt. Hvad det betyder i mindsket Arbejdsenergi kan alle forstaa, og den undergravende Virkning det har rent moralsk ligger lige for. England kom gennem Kulstriken ud i et frygteligt Uføre, som det faar svært ved at komme op af igen. Men ogsaa vi her i Landet gør vel i at tænke paa, at vi er ved at glide samme Vej. Økonomisk som socialt er det helt af det Onde — og de store Kapitaler, der spildes i mere end een Forstand, maa det danske Erhvervsliv fortrinsvis betale.

Johannes Lehmann.

HAVNEARBEJDERKONFLIKTEN I HAMBURG AFVÆRGET

Der er nu truffet Overenskomst mellem Arbejdsgiverne og Havnearbejderne i Hamburg, saaledes at den truende Konflikt er undgaaet. Ved den nye Aftale, der ikke kan opsiges før 30. September 1927, har Arbejderne opnaaet en Lønforhøjelse af 5 pCt. i Stedet for de 20 pCt., de havde krævet.

VINTERNAVIGATIONEN PAA LENINGRAD 1926-1927

Vinternavigationen paa Leningrad er ifølge en i *Isvjestia* den 5. ds. publiceret officiel Meddelelse fra Chefen for Leningrad Havn, *Matvjeef*, aabnet den 4. ds.

Vinterkampagnen vil blive ført ved Hjælp af det tilstedeværende Isbrydermateriel indtil den 1. Februar 1927, hvorefter Havnen vil være lukket indtil Midten af April Maaned 1927.

Isbryderassistance fra aabent Vand til Leningrad og omvendt vil blive ydet uden Afgift.

Forbindelsen mellem Leningrad Havn og indgaaende Skibe vil blive opretholdt ved Hjælp af egne Kyst-Radiostationer, som vil fungere Døgnet rundt. Kaldesignalet for Havnens Kyst-Radiostationer er »RDB«.

Det forlanges, at de Skibe, som er fragtede til at gaa gennem Isen, skal være tilstrækkelig stærkt bygget, skal være forsynet med Radio samt et passende Forraad af Proviant og Kul.

Skibene skal ved Ankomsten til den sydlige Del af Østersøen daglig Kl. 12 Middag gennem Kyst-Radio-

stationerne meddele Havnen deres Stilling. Meddelelsen skal adresseres: Havnekaplajnen, Leningrad. Indgaaende Skibe skal snarest muligt sætte sig i Forbindelse pr. Radio med de dem i Møde gaaende Isbrydere. Skibene maa under ingen Omstændigheder selv gaa ind i Isen uden Isbrydernes Tilladelse dertil.

Fra det Øjeblik, da Isbryderhjælp gives, forpligter Skibet sig til nøjagtig at overholde de af Isbryderen givne Instruktioner.

Isen strækker sig i Øjeblikket ca. 7 Mil til Vest for Kronstadt til Tolbuchin Fyret eller 25 Mil fra Leningrad. De sidste Dages Veksling i Vejret fra Frost til Tø og atter til Frost har bevirket, at Isen nu danner en temmelig fast Masse.

I Løbet af de første to Dage af Vinternavigationen er der ved Hjælp af Isbryderne »Truvor«, »Silatch« og »Purga« bleven ind- og udbragt 16 Skibe.

I Havnen befinder sig for Tiden ca. 50 Skibe.

Man regner med, at der i Løbet af Vinternavigationen vil blive ekspederet 260 Skibe, ind- og udgaaende, med 440,000 Tons forskelligt Gods.

(Fortsat fra Side 858).

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Juli Kvartal 1926.

	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 ..	Juli Kvartal 1926	273	15,155	10,704	662	Frederiks- havn	Juli Kvartal 1926	254	58,601	16,463	1,751
	heraf Rute fart	175	8,323	321	6		heraf Rute fart	118	47,152	3,275	1,128
	Juli Kvartal 1925	178	26,309	20,377	487		Juli Kvartal 1925	261	63,079	21,197	2,304
Køge	Juli Kvartal 1926	461	35,829	38,290	37,622	Aalborg— Nr. Sundby.	Juli Kvartal 1926	1,552	309,667	208,913	172,222
	Juli Kvartal 1925	595	38,757	35,977	50,647		heraf Rute fart	155	78,945	13,520	15,563
Fakse	Juli Kvartal 1926	322	25,098	5,947	46,796	Thisted	Juli Kvartal 1926	180	9,983	12,480	770
	Juli Kvartal 1925	493	35,934	7,646	67,481		heraf Rute fart	13	3,617	1,330	217
Holbæk	Juli Kvartal 1926	198	17,320	22,871	2,135	Randers	Juli Kvartal 1926	269	42,219	52,453	2,282
	Juli Kvartal 1925	174	20,079	28,034	1,728		heraf Rute fart	26	7,020	5,085	1,170
Kalundborg	Juli Kvartal 1926	243	49,849	19,222	4,291	Hobro— Mariager	Juli Kvartal 1926	285	16,964	10,352	28,241
	heraf Rute fart	89	33,327	320	131		heraf Rute fart	13	2,275	2,077	1,380
	Juli Kvartal 1925	241	55,877	33,605	7,455		Juli Kvartal 1925	315	24,513	23,957	28,055
Korsør	Juli Kvartal 1926	359	38,683	34,528	7,772	Aarhus	Juli Kvartal 1926	1,153	278,010	180,997	45,997
	heraf Rute fart	92	6,076	226	175		heraf Rute fart	304	127,520	18,462	15,123
	Juli Kvartal 1925	407	65,423	69,582	11,812		Juli Kvartal 1925	1,023	284,784	200,825	42,707
Stege	Juli Kvartal 1926	366	17,906	12,355	13,027	Horsens	Juli Kvartal 1926	420	46,355	53,985	5,804
	heraf Rute fart	101	7,759	973	1,373		heraf Rute fart	65	10,589	4,653	4,354
	Juli Kvartal 1925	354	28,519	27,199	15,293		Juli Kvartal 1925	401	52,483	58,677	6,725
Rønne	Juli Kvartal 1926	300	69,214	19,169	11,609	Vejle	Juli Kvartal 1926	241	22,588	33,930	4,621
	heraf Rute fart	99	54,166	3,742	3,169		heraf Rute fart	26	2,548	4,914	1,666
	Juli Kvartal 1925	334	74,155	27,347	16,984		Juli Kvartal 1925	283	46,545	54,231	4,311
Nykøbing F.	Juli Kvartal 1926	373	25,032	27,813	9,840	Fredericia . .	Juli Kvartal 1926	334	49,072	42,722	12,591
	heraf Rute fart	14	2,548	1,263	1,569		heraf Rute fart	74	19,328	1,725	1,435
	Juli Kvartal 1925	426	39,336	46,569	12,103		Juli Kvartal 1925	310	53,119	54,203	10,984
Maribo— Bandholm	Juli Kvartal 1926	236	13,967	14,834	9,330	Kolding	Juli Kvartal 1926	503	47,425	42,228	7,302
	Juli Kvartal 1925	231	19,862	29,525	16,200		heraf Rute fart	145	11,038	6,041	1,219
	Juli Kvartal 1926	590	56,975	30,530	33,625		Juli Kvartal 1925	488	52,349	48,277	5,616
Nakskov	heraf Rute fart	256	24,201	2,902	5,011	Haderslev . .	Juli Kvartal 1926	679	37,788	19,226	8,265
	Juli Kvartal 1925	576	54,905	47,193	21,363		heraf Rute fart	469	24,677	2,336	1,334
	Juli Kvartal 1926	963	30,126	13,344	4,186		Juli Kvartal 1925	661	40,770	27,717	8,056
Rudkøbing . .	heraf Rute fart	578	21,427	2,933	1,965	Aabenraa . . .	Juli Kvartal 1926	297	28,652	21,812	5,913
	Juli Kvartal 1925	1,216	48,756	16,336	6,853		heraf Rute fart	179	13,818	1,508	358
	Juli Kvartal 1926	209	54,541	49,839	46,099		Juli Kvartal 1925	342	22,574	25,225	2,836
Nyborg	heraf Rute fart	13	2,067	533	172	Egernsund . (Graasten)	Juli Kvartal 1926	600	28,085	4,769	11,170
	Juli Kvartal 1925	236	91,362	89,564	61,231		heraf Rute fart	384	19,987	131	1,255
	Juli Kvartal 1926	1,207	89,917	36,693	10,172		Juli Kvartal 1925	611	29,515	12,132	22,883
Svendborg . .	heraf Rute fart	592	62,710	3,640	3,334	Sønderborg . .	Juli Kvartal 1926	1,157	85,542	42,534	14,171
	Juli Kvartal 1925	968	72,226	51,790	9,667		heraf Rute fart	693	53,647	4,993	5,334
	Juli Kvartal 1926	558	87,062	103,158	12,384		Juli Kvartal 1925	990	66,457	45,874	11,382
Odense	heraf Rute fart	54	20,100	7,118	5,826	Esbjerg	Juli Kvartal 1926	234	201,952	73,798	61,815
	Juli Kvartal 1925	585	110,379	142,889	19,013		heraf Rute fart	146	146,471	8,776	58,066
	Juli Kvartal 1926	152	27,677	10,982	788		Juli Kvartal 1925	271	203,047	80,001	63,876
Middelfart . .	heraf Rute fart	52	18,096	512	240						
	Juli Kvartal 1925	146	31,586	15,830	1,321						

1) Desuden har en Færgeforbindelse mellem Svendborg og Rudkøbing foretaget 414 Anløb i hver Havn, hvortil svarer en Register-tonnage paa 69928 R.T. nt. Den befordrede Godsmængde udgjorde 2395 Tons.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I NOVBR. MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i November Maaned 1926 indgaaede Skibe var 529 med 335,045 N.R.T. mod 510 med 308,476 N.R.T. i Oktober Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 492 med 298,608 N.R.T. mod 511 med 314,214 N.R.T.

Af de i November Maaned indgaaede Skibe indgik 357 Skibe med 234,487 N.R.T. i Ballast, medens 50 Skibe med 18,271 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med November Maaned i 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 368 med 200,321 N.R.T. og af da udgaaede 358 med 184,009 N.R.T.

Medens Tonnagen i November Maaned har holdt sig paa Højde med forrige Maaned, er Godstrafikken gaaet noget ned, nemlig fra 538,384 Tons i Oktober til 527,197 Tons i November. Der udførtes 493,014 Tons mod 512,526 Tons i Oktober, hovedsagelig: Kul ca. 317,000 Tons, Træ ca. 92,000 Tons, Korn ca. 13,000 Tons, Sukker ca. 23,000 Tons, Olie ca. 11,000 Tons. Der indførtes ca. 34,000 Tons mod ca. 26,000 Tons i Oktober, hovedsagelig: Jernerts ca. 12,000 Tons, Gødningsstoffer ca. 8,000 Tons, Sild ca. 6,500 Tons.

Den danske Tonnage, som er steget fra 71 Skibe med 53,483 N.R.T. i Oktober til 82 Skibe med 73,982 N.R.T. i November, indtager trods Stigningen kun den 3. Plads efter Tyskland med 184 Skibe med 84,430

N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 127 Skibe med 78,102 N.R.T. som Nr. 2. Stor Opmærksomhed vakte her det danske Motorskib »Danmark« under dets Ophold her i Havnen.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	1	74
Danzig	20	10,687
Danmark	82	73,982
Tyskland	184	84,430
England	25	24,521
Estland	2	132
Finland	10	7,571
Frankrig	9	9,190
Holland	6	1,108
Italien	2	3,819
Letland	13	7,996
Lithauen	1	437
Norge	43	28,474
Polen	3	2,378
Rusland	1	2,144
Sverige	127	78,102

Passagertrafikken viser en Fremgang for den direkte Udvandrertrafik til New York under dansk Flag, nemlig fra 386 Passagerer i Oktober til 580 i November, men for alle andre Liniers Vedkommende en Nedgang i Sammenligning med Oktober.

OVERGAAR MALMØS FRIHAVN TIL KOMMUNEN?

Indledende Forhandlinger har fundet Sted mellem en Repræsentant for Malmö Havnebestyrelse og en for Malmö Frihavns Selskab, og der synes at være Mulighed for, at Malmö By vil overtage alle Aktier i Frihavns-Selskabet paa Betingelse af, at Byen forpligter sig til at betale Aktionærerne en aarlig Rente af 4 pCt. for de fire Aar, Frihavnen har været i Drift.

Havnebestyrelsen er nu som tidligere enstemmig af den Opfattelse, at Byen bør sikre sig Aktiemajoriteten, hvilket vilde medføre, at Frihavnen kunde udvides paa en Maade, der passede Byen bedre, end det hidtil har været muligt. Havnebestyrelsen har forelagt Kommunalbestyrelsen sit Forslag, og hvis denne godkender det, vil en Bevilling paa 72,000 Kroner være nødvendig til Dækning af det ovennævnte Rentekrav, og desuden vil der være at betale en Erstatning paa 46,000 Kroner, to Aars Lønning, til Direktøren for Frihavns-Selskabet.

(Fortsat fra Side 860).

kirk 27/6d. Januar/Februar; lignende til Hamburg 30/-; Pitchpine Gulfen/River Plate omkring 180/-.

Korn Vestkyst Nordamerika nominelt 40/-.

SYDAMERIKA

Kulnoteringerne fra U.K. og Rotterdam til »lower Plate Ports« er fremdeles mellem 14/-, 15/-. Det hjemgaaende Marked er som nævnt meget fast for helt prompt og Januar Annullering. De sidste December-Baade er gaaet til 38/6d., 37/6d., tidlig Januar 35/-, 33/6d., og senere Januar ned til 30/-. Saasnt der er Tale om Februar Annullering, er Raten omkring 27/6d., 25/- og Marts 24/-, 23/6d. Basis U.K./Cont. og forholdsvis mere for skandinaviske Optioner. Quebracho Santa Fé-Havre, Januar Lastning noterer 35/- og Ben Santa Fé og Rosario-Philadelphia, prompt, 8½ à 9.00 Doll.

ØSTEN

Udover Australien er gjort meget lidt, og selv Australien kan kun opvise ganske faa Afslutninger. En 9,000 Tonner, 10/2-5/3, har akcepteret 40/- fra Vest-Australien, og mindre Baad, 25/12-30/1, har faaet 46/3d. Syd-Australien eller Victoria er fremdeles værd 50/-, 15/1-15/2. Kornpriserne er faldende, og Befragterne foretrækker »the wait and see policy« hellere end at løbe en uoverskuelig Risiko.

TIME CHARTER

3,200 Tonner 3/6 Maaneder europ. Fart 5/-, 13/1,500 Tonner 6/9/12 Maaneder europ. Fart 6/6, 7/-, 5,000 Tonner 3/5 Maaneder transatl. Fart 1.00 Doll., 6,000 Tonner 1 Rundrejse, Levering og Tilbagelevering U.S.A. 1.20 Doll., 8,000 Tonner 1/2 Rundrejser 1.00 Doll., 2,100 Tonner 1 Rundrejse Vestindien 2.50 Doll.

C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

ARBEJDERFORSIKRINGS - R A A D E T

Arbejderforsikrings-Raadet har udsendt sin Beretning for Aaret 1925. Foruden en statistisk Oversigt over Raadets Virksomhed i det nævnte Aar indeholder Beretningen en Kasuistik omfattende Afgørelser og besvarede Forespørgsler samt de endelige Resultater, som ikke var medtagne i forrige Beretning, af den af Raadet med Bistand af de anerkendte Ulykkesforsikringselskaber udarbejdede Ulykkesforsikringsstatistik for de Perioder, der omfattes af Tids-

rummet 1. April 1917—1. August 1920 samt Risiko-statistik for Perioden 1. August 1920—31. Marts 1922.

Til Beretningen er føjet en alfabetisk Indholdsfortegnelse over Afgørelser m. m., som er optaget i de Beretninger, Raadet har udsendt siden Aaret 1917 incl.

Beretningen er trykt som Bilag til det af Ministeriet for Sundhedsvæsenet udgivne Tidsskrift »Socialt Tidsskrift«.

DET AUSTRALSKE CERTEPARTI FOR KORN

The Chamber of Shipping of the United Kingdom har vedtaget og bragt til Udførelse en Plan om Erstatning til Skibsredere for Skibe, der ligger ledige

afventende en Ordning af Uoverensstemmelsen mellem the Documentary Committee og de australske Købmænd, fordi saadanne Redere staar fast paa kun at akceptere Chamber og Shippings »Austral« Certeparti.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Forlist med Mand og Mus?

Damperen »Rotney« af Tønsberg er blevet savnet siden 9. November, da den forlod Skotland paa Vej til Emden. I Almindelighed tager denne Rejse kun 4 Døgn. Man gaar ud fra, at Skibet er sunket med Mand og Mus, da der paa den Tid rasede en stærk Storm over Nordsøen. »Rotney« var paa 1,500 Tons og havde en Besætning paa 18 Mand.

„United States“ redder et Skib.

Skandinavien—Amerika-Liniens Damper »United States«, der som bekendt forleden afgik herfra til New York for at udføre en Ekstratur efter en Ladning Stykgods, har paa Turen over Atlanterhavet i Nærheden af den amerikanske Kyst haft Lejlighed til at hjælpe et Skib i Havsnød. Det var en amerikansk Sejler, der under en voldsom Orkan havde mistet alle sine Sejl, og som var ude af Stand til at klare sig ind mod Land. »United States« fik anbragt en Slæber paa det havarerede Skib, og med langsom Fart lykkedes det at faa Skibet bragt saa langt ind mod Kysten, at en gennem Radio tilkaldt Bugserdamper kunne tage Havaristen ind til New York.

Stor Gave

Fru *Martina Lundgren* har meddelt det svenske Selskab til Redning af Sikkebrudne, at hun agter i Slutningen af denne Maaned at tilstille Selskabet en Gave paa 100,000 Kr. til Oprettelse af Redningsstationer.

Søforhør.

I Sø- og Handelsretten afholdtes Fredag Forhør i Anledning af Det Forenedes »Odin«s Kollision med en norsk Damper »Gunnar«.

Det fremgik af Forklaringen fra »Odin«s Besætning, at den norske Damper med sine mærkelige Manøvrer har forvoldt Uheldet. Skibene gik i hver sin Side af Stettiner-Kanalen og blev 4 Minutter i Forvejen klare paa hinanden.

Der var god Plads til Passage, og »Odin« signalerede, at den vilde holde sig i sin Side. Men pludseligt drejede Nordmanden tværs i Kanalen for at gaa ned ad en Sidekanal.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forbyringsagent).

»Odin« gav haardt Bagbords Ror for at gaa parallelt med Nordmanden og paa den Maade mildne Kollisionens Virkninger. Det lykkedes ogsaa — der var kun ringe Molest paa begge Skibe.

Ny Baad til Ø.K.

Lørdag den 18. December Kl. 12 løb Nakskob Skibsværft's Nybygning Nr. 29, Motorskibet »Lalandia«, bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, af Stabelen. Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne.....	390'—0"
Bredde paa Spant	53'—3"
Dybde til Hoveddæk	56'—0"
Lastevne	ca. 7,500 Tons dw.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og med Huse midtskibs og agter og er forsynet med Dobbeltbund.

Det indrettes med 5 Luger, 4 Master og 4 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 2 til 3 Tons, 12 til 5 Tons, 1 til 15 Tons og 1 til 40 Tons Løfteevne; 14 Stk., hvoraf 8 til 3 Tons, 4 til 5 Tons og 2 til 7 Tons, elektriske Lossespil, 1 elektrisk Varpe-spil 5 Tons og elektrisk Ankerspil fra Thomas B. Thrige, Odense. Den elektriske Styremaskine leveres af John Hastie & Co., Greenock.

Skibet, der er bestemt for Kompagniets Bangkok Rute, vil blive særlig smukt indrettet med Plads for 24 Passagerer i velindrettede Kahytter og med Spisesal, Musiksalon og Rygesalon.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 5,000 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 13 Knob, fuldt lastet.

Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen, der finder Sted i Marts n. A.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Søsterskib til Det Østasiatiske Kompagni.

Svensk Anerkendelse til Tuborg.

I flere Aar har svenske Orlogsskibe med de lange Togter for Øje forsynet sig med Tuborgøl særlig af Pilsner- og Exporttypen, da Erfaringen har vist, at disse Ølsorter holder sig udmærket i Troperne.

I disse Dage har Tuborgs Fabrikker fra det svenske Hofmarskalat modtaget Underretning om, at Tuborg er blevet udnævnt til Kgl. Svensk Hofleverandør.

Prøvetur.

Med Motorskibet »Knut Nelson« af Oslo foretoges Torsdag Prøvetur i Kattegat. Det nye Skib, som er bygget ved »Odense Staalskibsværft« til Skibsreder *Fred. Olsen* i Oslo, er paa 10,600 Tons.

»Knut Nelson«, som er indrettet til Stykgodsfart mellem Skandinavien og den amerikanske Stillehavskyst, har Køleanlæg til alle Lastrum. Skibet er i enhver Henseende praktisk indrettet for hurtig Lastning og Losning og har fortrinlige Bequemmeligheder baade for Mandskab og Officerer, ligesom der i Kahytsafdelingen er Plads for 10 til 12 Passagerer.

I Prøveturen deltog Skibsreder *Thomas Olsen*, en Søn af *Fred. Olsen*, Skibsinsektor, Kaptajn *Andersen*, Lloyd's her-værende Repræsentant *A. Ørbech* og Ingeniør *Rosen*, Burmeister & Wains Direktør *A. Blache* m. fl. og forskellige indbudte Gæster.

Motorskibet »Knut Nelson«, der er bygget til Lloyd's højeste Klasse, har faaet et Dieselmotoranlæg paa 2 Motorer af B. & W.s nyeste Type paa tilsammen 5,600 ind. H. K., og paa Prøveturen opnaaedes der en Fart af 11 Knob. Skibet vil en af de nærmeste Dage via Oslo afgaa til Pacific-Kysten for at indtage sin første Ladning.

POSITIONSLISTE PR. 20. DECEMBER 1926

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Cuxhaven 19.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kbh. 21.12.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Vladivostok 17.12. til Chin-wantao.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Rouen 14.12.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Bilbao 15.12. til Rotterdam.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Algier 20.12.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Hull 14.12.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Sagua 8.12.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Hongkong 16.12.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 3.12.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Stavanger 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New Orleans 1.12. til Kbh.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Kbh. 20.12.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Kbh. 18.12.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Kobe 11.12.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Ghent 19.12.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Boston 17.12.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Fremantle 16.12. til Adelaide.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. Aarhus 15.12. til Frederikshavn.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Sevilla 19.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Kotka 14.12.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. La Rochelle 20.12. til Bayonne.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Rouen 13.12.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Newcastle o. T. 17.12. til Göteborg.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Sydney N.S.W. 21.10.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Weymouth 18.12.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Stettin 11.12.
 s.s. *Bolnia*, Lydersen, i Dok i Helsingør siden 19.12.
 s.s. *Botlenhavel*, Vaaben Hansen, pass. Brunsbüttel 20.12. paa Rejse til Stettin.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 27.11. til Buenos Aires.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Birkenhead 9.12.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Trångsund 16.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbh. 17.12.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Lissabon 20.12. til Kbh.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Bordeaux 16.12.
 s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Gibraltar 13.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Kbh. 15.12.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerpen 19.12. til Ceuta.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 11.12. til Balboa.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Buenos Aires 18.12.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Rotterdam 19.12. til Swansea.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Savannah 17.12.
 s.s. *Cyrril*, Duhn, ank. Garston 9.12.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Hull 20.12.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 11.12. til Cardiff.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Ridham Dok 20.12.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 20.12. til Boston.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Gibraltar 20.12. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Glasgow 27.11.
 s.s. *Diana*, Tramp, henligger i Kbh. som Reserveskib for Export.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 19.12.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Jørgensen, oplagt.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Neapel 18.12. til Catania.
 s.s. *Elie*, Jessen, Clausen, ank. London 19.12.

s.s. *Ella*, Ankersen, afg. Kbh. 21.12. til Hamburg.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Beachy Head 18.12.
 s.s. *Elsborg*, Sonnichsen, afg. Dunkirk 18.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Methil 18.12.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Hull 19.12.
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. London 18.12.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Holtenau 21.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Sables d'Olonne 13.12.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Danzig 14.12.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Blyth 17.12.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 20.12.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 12.12.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 17.12.
 s.s. *Ficaria*, oplagt.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Colombo 17.12. til Penang.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Montreal 3.12. til Kbh.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Brunsbüttel 18.12.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Chandler 18.12.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 19.12.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Flamborough Head 19.12.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Danzig 8.12.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Philadelphia 18.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Frederikshavn 16.12.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbh. 19.12.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Dunston 17.12.

H

s.s. *Halfdan*, Nielsen, afg. Bordeaux 20.12. til La Rochelle.
 s.s. *Halland*, Haurc Petersen, afg. Kotka 18.12.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Danzig 15.12. til Rouen.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Durban 16.12..
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Windau 18.12.
 s.s. *Harald*, Christensen, ank. Cardiff 20.12.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i Kbh. fra 20.12.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 18.12.
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Stettin 20.12. til Kbh.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Holland*, afg. Liverpool 20.12. til Swansea.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kolding 17.12.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bahia Blanca 3.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Cardiff 16.12. til Barcelona.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. London 15.12.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.12.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Hampton Roads 17.12.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Dok i Frederikshavn fra 9.12.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Björkö 17.12.
 m.s. *Java*, Topp, afg. Aden 18.12. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, pass. Cape Race 12.12.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
21. December 1926.

London	18,21	Madrid	57,65
New York	376,00	Amsterdam	150,45
Berlin	89,45	Stockholm	100,40
Paris	15,30	Oslo	94,50
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,49
Zürich	72,75	Prag	11,16
Rom	17,25	Wien	53,15

LISSABON

TLG. ADR.: "RIPPON" TELEFONER 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

LISSABON CODER: BOE, WATKINS, A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG.

LISSABON CODER: BENTLEY'S, SCOTT'S 9^{te} & 10^{te} UDG.

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann»

GENOA

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

LISSABON

AMSTERDAM

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVERFT

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 T.

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

ROTTERDAM

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælstbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØNIGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire» · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

STETTIN

**SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**

CORT ADELESGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

KØBENHAVN

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.

KØBENHAVN

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KØBBERARBEJDE UDFØRES

ESBJERG

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KØBENHAVN

**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattelefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.
Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Dundee 18.12.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Torreveje 16.12.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk Va. 12.12.
 m.s. *Jullandia*, Heindorn, pass. Gibraltar 18.12. paa Rejse til Port Said.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Horsens 19.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Calais 13.12.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Antwerpen 17.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Aarhus 18.12. til Bremen.
 s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. Antwerpen 3.12. til Pensacola.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Singapore 19.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Gibraltar 18.12. paa Rejse til Marseille.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Björkö 15.12. til Ghent.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Kbh. 9.12.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 6.12.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Casablanca 18.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Preston 18.12.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, afg. Kbh. 20.12 til Nykøbing M.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 19.12.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Blyth 21.12.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 13.12. til Kbh.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 20.12.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbh. 15.12. til Portland Me.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Shanghai 18.12.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Methil 18.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dunkirk 18.12. til Barry Dock.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. London 14.12.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Dublin 29.11.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 18.12. til Buenos Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 13.12. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Windau 18.12.
 s.s. *Minsk*, Falk, afg. Kbh. 20.12. til Antwerpen.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Rt.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Singapore 17.12.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Nykøbing F. 17.12.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Plymouth 19.12.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Hook of Holland 19.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. London 19.12. til Grangemouth.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bahia 19.12. til Kbh.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Charleston 10.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 12.12. til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Colombo 5.12. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. St. Thomas 11.12. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Portland Ore 17.12.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbh. 28.11. til New York.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Oslo 18.12.
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Stettin 13.12.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Göteborg 21.12.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Geraldton 20.12.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Goole 21.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Methil 18.12. til Aalborg.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Königsberg 18.12.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, ank. Kbh. 17.12.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Skagen 17.12. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Seine*, afg. Havre 20.12. til Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Norresundby 19.12.
 m.s. *Siam*, Hansen, pass. Ushant 13.12. paa Rejse til Brisbane.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 20.12.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Kings Lynn 13.12.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Norrsundet 17.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gandia 11.12.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Cape Wrath 18.12.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Burntisland 20.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbh. 16.12. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, pass. Kbh. 16.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Lissabon 15.12.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Danzig 19.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Newcastle 20.12. til Baltimore.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Blyth 16.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 4.12. til Kbh.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 16.12.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbh. 19.12. til Bremen.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Civita Vecchia 18.12. til Sfax/Susa.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Swansea 18.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Cardiff 18.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taaenborg*, Hansen, ank. Liverpool 8.12.
 s.s. *Taaenholm*, Jørgensen, afg. Aalborg 21.12. til Horsens.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 20.12.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Mobile 17.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 18.12. til Riga.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Algier 18.12. til Tunis.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanal 19.12. paa Rejse til Los Angeles Harbour.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Las Palmas 8.12.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Kbh. 17.12. til Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Hull 11.12.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Kbh. 20.12.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 18.12. til Kbh.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 15.12.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Rotterdam 12.12. til Madeira.
 s.s. *Venus*, Terkiltsen, ank. Rotterdam 10.12.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Aalborg 19.12. til Blyth.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Horsens 21.12.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New York 13.12.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Kbh. 31.10. til Barbados f. O.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), ank. New York 17.12.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Wismar 13.12.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbh. 18.12.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Helsingør 1.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Rufisque 18.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Manchester 17.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Ulandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMAJIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statsstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavnens***Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazillen/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House 5/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

Etableret 1875. Telegr.-Adr.: Scotts Stevedores, Newport, Mon.

GEORGE SCOTT & CO.STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Damp-
skibslinier, der transporterer Stykgods britisk og udenlandsk.Overlag gives for Fremskaffelse af Ladninger, af Jernbane-Materiel,
Maskiner og andet Stykgods · Tilsynsførende med Stuvning af Lad-
ninger i enhver Havn i Storbritannien · Undersøgelse af Stuvninger
og beskadigede Ladninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrene«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Matr 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE

REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

VEJRØGADE 15, STR. · TELF. RYVANG 2131 y.