



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

REGISTER

TIL

DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JANUAR—31. DECEMBER 1926

	Side		Side
Aaret der svandt	42	Danmark og Japan, Lastelinjebestemmelser	625
Aarhus Havn, Klager fra Skibsfarten	687, 705, 840	Danmarks, Norges og Sveriges Handelsflaader, 1ste Halvaar 1926	469
Aarsudbytter for Dampskibsselskaber 156, 173, 174, 181, 182, 198, 199, 209, 249, 279		Danmarks, Norges og Sveriges Handelsflaader ved Aarskiftet	45
Afgifter i Sevilla,	24	Danmark og Polen	288
Afrustningsdebatten i Genève	129	Danmarks Skibstiste	123
Afmønstringsdom	288	Dansk Arbejde	191
Aktier og Obligationer i Sverige	509	Dansk-englisk Lastelinje-Overenskomst	484
Aktionærer	191	Danske Handelsflaades Fragtfart i 1925	841
Aktieskabsloven	56	Danske Handelsflaade ved Begyndelsen af 1926	520
Alm. danske Skibsførerforenings Generalforsamling	210	Danske Kølemaskiner til den italienske Flaade	471
Amerikansk Discrimination	225	Danske Navigatørers Bibliotek	695
Amerikas Finanser	489	Dansk-portugisisk Overenskomst om Skibsmaaling ..	691
Amerikanske Finansproblemer	777	Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund	401
Amerikas Statsflaade	156	Dansk Sejlskibsrederis Aarsgeneralforsamling 490, 505, 524	
Andersen, H. N.	171	Dansk Sjelskibsrederi-Forenings Beretning for 1925	402, 418
»Antinoes« Forlis og Besætningens Redning	87, 107	Dansk Sejlskibsrederiforenings Fyens Kreds	160
Arbejderforsikringsraadet	56, 864	Danske Sjelskibsrederiers Protection Club	468, 538
Arbejdskonferencen i Genève	569, 588	Dansk Skibsfart	485, 501, 521
Arbejds løn i Antwerpen	657	Deflationskrisen	77
Arbejdsløse Søfyrbødere	755	Deflationens Gennemførelse i Danmark	839
Arbejdsløsheden i Tyskland	557	D. F. D. S. Generalforsamling	239
Arbejdstid og Arbejdsløshed	793	D. F. D. S.'s Jubilæum	823, 825
Arbejdstiden til Søs	416	D. F. D. S. sælger Skibe til Ophugning	181
Argentinske Indvandningsbestemmelser	13	Demag Flydekraner	177
Australien, Fragtforholdene	369	Demurrage-Rater	604
Australske Lodsafgifter	359	Det danske Redningsvæsen	367, 556
Australiens Skibsfart	177	Det danske Sejlskibsrederi	361
Ballastcertifikater i portugisiske Havne	527, 568	Discrimination, paatænkt amerikansk	225
Baltic Warranty, det nye	290	Embedsvældets faste Borg	351
Baltwood Certepartiet	415, 436, 437	Engelsk Trimming Tarif	787
Belgiske Konsulatafgifter	92	Englands Budget	325
Belgiske Tømmerimportører i Diktatorrollen	87, 107	Englands Holdning overfor Motorskibsbygningen 95,	159
Belønning af Redningsdaad	87, 107	Englands Skibsfart efter Krigen	182
Bemandingsloven, Skibsførerne protesterer 40, 71, 775,	789	Englands Statsfinanser	145
Bemandingsskala og Forlisprocent	171, 775, 789	Englands Udenrigshandel under Kulstrejken	659
Beskatning af Krigsfortjeneste	155	Erhvervenes Indflydelse paa Stats- og Kommunens Husholdning	773
Bjerget føder en Kommission	415	Erhverv og Politik	755
Brasilianske Konsulats- og Toldafgifter	181	Erhvervenes Trængselstid	455
Brasilien, Havneforholdene	369	Erstatningen til »Quest«	117
Brasilien, Skibsfgifter	655	Esbjerg Havn	165
Buenos Aires Havn, Udvidelse og Uddybning af Indløbet	15	Estland, Konnossementer paa Varer til	124
Bunkerkul og Andelssystem	855	Esbjerg som Bunkerhavn	140
Burmeister & Wain	199	Europa, Amerikas økonomiske Slave	243
Børs og Erhverv	399	Farten paa Færøerne	401
Canada som Marked for skand. Skibsfart	727	Finansoptimisme i Amerika	591
Canadiske Kanaler, Farten gennem	291	Finske Lodsordning	694
Chamber of Shipping, ny Formand	89	Finsk Sejlskibsrederiforening dannet	215
Copenhagen Convention	287	Fiskegarn udenfor Huelva, Beskadigelse af	589
Custom of the Port	761	Førene Dampskibsselskabs Aarsberetning	207
Czechoslovakiske Frihavszoner i Hamborg og Stettin	73	Førene Staters Handelsflaade	486, 794
Daad og Belønning	140	Forhryingsvæsenet	705
Dagligt Liv paa en Nord—Østersø Tramp	806	Foreningen til Søfartens Fremme	274
Dampskibsforbindelser mellem Sovjet-Rusland og Udlandet	358	Forlis i 4. Kvartal 1925	292
Dampskibsroute Chicago—Europa	304, 345	Forretningslivet og dets Fremtid i Amerika	674
Dampskibsselskabernes Aarsudbytter for 1925	156	Forsikring af Import- og Eksportvarer i Rusland ..	97
Danmark-Island, direkte Dampskibsforbindelse	92	Forurening af Farvande med Olie, New Zealandsk Forbud	828
Danmark og Grækenland, Beskatning af Krigsfortjeneste	155		

REGISTER TIL DANSK SØFARTSTIDENDE

	Side		Side
Forøges Englands Velstand?	425	Internationale Kongres i Genève	339
Fragterne urimeligt lave	89, 90	Internationale Konventioner	295, 719
Fragtforholdene fra Australien	369	Internationalt Samarbejde	804
Fragtindtægterne for den danske Handelsflaade ...	226	Internationale Skibsfarts-Konference	230, 271
Fragtraterne 72, 124, 181, 278, 340, 475, 486, 571, 636, 796	796	Isbryderen »Lillebjørn«	589
Fragter til Italien bør forlanges i Sterling	385	Isbryderkampagnen paa Leningrad 1925—26	453
Franken i Kastegyngen	389, 829	Is og Isbrydere	247, 453
Frankrigs Gæld til U. S. A.	845	Isbryderen »Isbjørns« Togt til den Finske Bugt 228, ...	247, 353
Frankrig og Skandinavien, Skibsfart-Forbindelsen i det 18. Aarhundrede	74	Isbryderspørgsmaalet og Østersøen 123, 173, 192, 195, 453	453
Frihandel for Danmark	499	Islandske Bestemmelser om Vareforsendelser	131
Frihandel	703	Islandsk Lov om Bidrag til et Køleskib	455
Frihavszonerne i Hamburg og Stettin for Czekoslova- kiet	73	Islandsk Lov om Strandinger og Vrag	503
Frivillige Arbejdsløse i England	457	Islandske Skibsafgifter nedsatte	230
Frugtfarten paa Spanien 15, 62, 97, 115, 241, 724, 747, 805	805	Italiens Skibsbygning	211, 451
Fyrene i Svendborgsund	76	Italiensk-siamesk Handelstraktat	416
Fyr-, Lods- og Vagervæsenet	584	Italiens Skibsfart	175
Færgeforbindelsen Danmark—Norge	652	Japansk Lov om traadløs Telegraf paa Skibe	127
Færøerne og Sønæringsloven	71, 114	»Jääkarhu«, ny finsk Isbryder	173
Følgerne af Storstrejken	473	Kampen om Kulminerne i England	197
Generalstrejken som Vaaben	335	Kaptajnens Underskrift	662
Genèvekonferencen	213	Karantænestationen ved Minorca	62
Genève og Skibsfarten	399, 416	Kieler-Kanalen, Nedsættelse af Afgifterne	140
Georg Stage	198	Kieler-Kanalen, Tysklands Erstatningspligt for Skade lidt i	131
German coal charter 1924	758	Kielerkanalen, Trafikken i 1925	338
Grønland, Radioforbindelsen med	141	Klareringstarif, norsk	214
Guldværdi og den nye Guldpolitik	161	Klassifikations-Selskaberne	603
Gæring i Rusland	541	Kommunisternes Paradis	320, 367
Hague Rules 1924	239	Konjunkturudsigterne	261
Hamburgs Handelskammers Aarsberetning 1925 ...	76	Konnossementer paa Varer til Estland	124
Hamburgs Havn	672	Konsulatafgift, belgisk	92
Hamburgsk Rederi Fusion	162	Konsulatet i Narva, Aarsberetning	322
Hamburg-Værfternes økonomiske Stilling 1926	273	Konsulatet i New Orleans, Aarsberetning	305
Handelen med Rusland	97	Korsør—Kiel Ruten	824
Handelstonnage under Bygning	259	Krigsfortjeneste, Beskatning i Danmark og Græken- land	155
Håndling Charges i Habana	594	Kristianssand—Frederikshavn—Ruten, Nedsættelse af Subventionen	290
Hansa-Kanalen	661	Kritisk Ugerevue — et utilgiveligt Falsum	155
Hapag-Harriman Concernen	157	Kronborgmusæet	499
Hapag og Derultra	791	Kronstigning og Pristal	123, 139
Havaristatistik for 3. Kvartal 1925	13	Kulkrisen	113
Havenes Forurening	426	Kulmarkedsberetning	158
Havfiskeriet	743	Kulstrejken i England	387, 772, 811, 861
Havneafgifterne i Hangø	112	Kulstrejken og den norske Handelsflaade	385
Havneafgifterne, i Provinsen 39, 55, 139, 208, 255, 583, 687, 705, 719, 803	803	Kulstrejkens Omkostninger og de engelske Finanser 357, 500, 811	811
Havneforholdene i Brasilien	369	Kultilførslerne under Kulstrejken	651, 688, 720
Havne- og Brotakster i Augustenborg	79	Kultransporter over Danzig	415, 417
Havne- og Brotakster i Faaborg	79, 343	Kursen paa Fragtforskud	760
Havne- og Brotakster i Hobro	441	Kystfarten paa Ny Guinea og Papira	62
Havne- og Brotakster paa Læsø	45	Københavns Flydedok i 1925	182
Havne- og Brotakster i Neksø	527	Københavns Havn, Fartøjs- og Vareafgifter ...	292, 355
Havne- og Brotakster i Næstved	29	Københavns Havn, Trafikken over og gennem Bro- erne	40, 551, 568, 704
Havne- og Brotakster i Rudkøbing	390	Københavnske Havneproblemer	621, 771
Havne- og Brotakster i Rønne	62, 343	Københavns Havn og Staten	604
Havne- og Brotakster i Svendborg	429, 491	Københavns Havns Budget	735
Havne- og Brotakster i Sønderborg	249, 527	Københavns Maskinistskole, Aarsberetning	295
Havnetaksterne i Le Havre	58	København som Centrum for Bomuldshandelen 451, 603	603
Havnetakster i København	292	København som Omladningshavn	803
Havnetakster i Sverige	807	København—Reykjavik, direkte D. F. D. S. Linje ...	92
Havneusaner i Leningrad	209	Leningrad maa Vintersejladsen indstilles	60, 89, 97
Helsingørs Havn	23	Leningrad, Skibsfarten paa i 1925	215
Howaldswerke	654	Livornos Havn	91
Howaldtswerke i Kiel, økonomiske Vanskeligheder ..	62	Lloyds Skibsbygnings-Statistik	467, 635, 687
Hvidehavet, Trælastfarten paa	98	Lodstaksterne i Calais-Området	58
Hyreforhold i Newcastle	358	Lodstaksterne i Trouville	58
Hyrerne i Danmark og andre Lande	142, 172	Losning af Motorolie i Melbourne	774
Hyrerne og Oplægningsspørgsmaalet	55, 142	Losning af Træ i engelske Havne	14, 44
Hyre, Pristal og Kronekurs	139, 142		
Indsmugling af Vaaben til Marokko	594		
Internationale Arbejdsbureau i Genève	483		
Internationale Ismeldinger	335		

	Side		Side
Losnings- og Lastningsafgifter i Norge nedsatte	452	Quest-Sagen afsluttet	117
Loven om Aktieselskaber	56	Råvads Projekt om en Revshavn ved Gedser	651
Løn og Dyrtid i Amerika	179	Radiocode for Sygdomstilfælde til Søs	321
Malmaster fra Huelva	275, 427	Radioforbindelsen med Grønland	141
Marx-Nielsen, Hugo, Tanker ved Aarsskiftet	3, 25	Radio-Pejleapparat i S/S »Tjaldur«	324
Maskinisteksaminerne i 1925	58	Radiopilestation ved Oporto	214
Maskinmester-Fantasier	224, 256	Radio-Telegrafen i Handelsflaaden	336, 671
Middelhavsspørgsmaal	693	Radio-Telegramtakster	274
Minefaren i Sortehavet	289	Redningsdaad belønnet	87, 107, 140
Minorca, Karantænestationen	62	Redningsvæsenet	367
Motorskib mod Dampskib	159, 256, 272, 352, 555, 630	Reglement for den svenske Statsisbryder	789
Motorskibenes Hastighed og Verdenstonnagen	258	Regeringers Pligt	288
Motorskibtstonnagen og England	95, 159	Republikanske Bekymringer i Tyskland	525
Motorskibet »Trianon«	141	Responsa i Skibsfartssager	125, 720
Mussolini-Aanden	287	Rotterdams Havn	174
National Indsats og Ukvæmsord	703	Rusland, indre økonomiske Kampe	739
Nationernes Forbund som Politibetjent	277	Russiske Bestemmelser ang. Forsikring af Import- og Eksportvarer	97
Navigationsvæsenet, Eksaminer	294	Ruslands Handelsagenter i Hamburg	677, 690
Navigatør-Uddannelsen	71, 114	Russiske Isbryderes Virksomhed i Østersøen	123
Nedsættelse af Afgifterne i Kieler-Kanalen	140	Russiske Pengeforsendelser til Udlandet	737
New Zealand, Indvandringsbestemmelser	340	Russiske Skibe i Frankrig udleveres ikke til Sovjet	30
Njemen, Transit-Tømmerflaadning paa	181	Russisk Skibsfartslov	637, 653, 673
Nordatlantisk Passagertrafik	417	Rømningerne i Amerika, gyldigt viseret Mandskabsliste	304
Nordisk Skibsrederforening, Nedsættelse af Kontingent	76	Samarbejde mellem danske og svenske Sejlskibsredere	143
Nordisk Skibsredermøde	417	Samlingsregering	787
Norges Brutto-Fragtindtægt i 1925	176	Sejladsen paa Bottenhavet	760
Norges Motorskibsflaade	831	Sejladsen paa Leningrad	60, 109, 215, 305
Norges Sjøfarts Historie	193	Sejlskibsrederiforeningen, Generalforsamling	209
Norges Skibsfart paa de canadiske Indsøer	384	Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe, Aarsmøde	79
Norges, Sveriges og Danmarks Handelsflaader ved Aarsskiftet	45	Sevilla, Navigation dues	24
Norsk Klareringstarif	214	Shipping Board	225
Norske Maskinisters Lønninger	192	Sigalering ved Sejlad i Isrende	759
Norsk Rute Gulfen til Japan	24	Skandinaviske Møntunion	625, 638
Norsk Vareberegning i Registertons	209	Skandinavisk Samarbejde	788
Ny Guinea og Papua, Kystfarten	62	Skibsbygning i Norge	721
Nye Kæmpeskibe	859	Skibsbygning i Rusland	439
Næringslivet og dette Aars Politik	93	Skibsfartens Chance og Funktionærer	519
Odense Staalskibsværft	337	Skibsfarten og Samfundet	585, 605
Oliefyring under Kulstrejken	831	Skibsfarten paa Archangelsk	385
Omgruppering af den nordatlantiske Skibsfart	537	Skibsfarten paa de canadiske Havne	276
Oplægningerne og Hyrespørgsmaalet	55, 88, 142	Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1925	8
Oplægningerne og Pristallet	108	Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1925	144
Oporto, Radiopilestation	214	Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1926	386
Optrækkeri i Barcelona	641	Skibsfarten paa danske Havne, April Kvartal 1926	655
Orientens Kamp for Selvstændighed	405	Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1926	858
»Orion«	399, 415, 483, 636, 671	Skibsfarten og Dansk Arbejde	207
Orkaner i Troperne	763	Skibsfarten paa Dunkerque	353
Overskridelse af Time-charter og Tab af efterfølgende Certeparti	62	Skibsfarten paa Frankrigs Havne i 1925	262
Overtid, norsk Højesteretsdom	401	Skibsfart og Frihandel	72
Overtidsbetaling	735	Skibsfarten paa Lissabon i 1925	312
Panamakanalen i Finansaaret 1925	125	Skibsfarten paa Ladoga	124
Parlamentarismens Sygdomme	229	Skibsfarten paa Rotterdam, Antwerpen og Hamburg	109, 185, 359, 409
Penge og Moral	11	Skibsfarten paa Svalbard	554
Pensionsforsikringsanstalten	373	Skibsfarten renmalkes	619
Pligtrejser under Krigen	90	Skibsfartens usle Kaar	171, 172, 208, 319
Polens Handelsflaade	860	Skibsførerforeningens alm. danske Generalforsamling	210
Politik og Realiteter	535	Skibsmaaling	827, 857
Politiske og finansielle Problemer i Østrig	570	Skibspriser i 4. Kvartal 1925	60
Polsk Statskøb af Skibe	760	Skibspriser i 1. Kvartal 1926	260
Polsk Statsstøtte til Skibsfart og Skibsbygning	59	Skibsradio	671
Portugal, tvungen Lastelinje	762	Skibsrederorganisationernes Arbejde	72
Portugisiske Skibsafgifter	386, 484	Skibstilsynet i Norge	31, 41
Portugisk Visering af Skibspapirer	424	Skibstrafikken i Kielerkanalen	338, 558
Postflyvning paa Finland	214	Skibes Sødygtighed, Konvention om	436
Pristal og Kronekurs	123, 139, 255	Skoleskibssagen i Norge	278
Problemet højere Løn	443	Slukning af Ild om Bord	826
Provinshavnene, udenlandske Klager over	39, 55, 71, 88, 90, 108, 139, 208, 736, 803	Smeltning af Isbjerge	604

	Side		Side
Spanske Bunkers	257	Trælosning i engelske Havne	14, 44
Spansk Frugtfart	15, 62, 97, 115, 241	Tyrkisk Discrimination	451
Spansk Toldregulativ, Tilføjelse til	140	Tyrkiets Kystfart for Tyrkerne	636
Spansk-tysk Handelstraktat	722	Tvangsauktion over Sejlskibe	279
Staalkartellet	706	Tysklands Erstatningspligt for Skade i Kieler-Kanalen	131
Statsbanemonopolet	399	Tysk Ispatrouilletjeneste i Østersøen	843
Statsbanernes Smudskonkurrence	519	Tysk-italiensk Forstaaelse om Ruter og Fragter	757
Statsgæld	375	Tyske Rederi-Sammenslutninger	758
Statsstøtte til norsk Skibsbygning	467	Tysklands Skibsfart i 1924—25	57
Staten og det private Initiativ	139	Tysk Værfts Industri, Sammenslutning	830
Statstøtte til polsk Skibsfart og Skibsbygning	59	Tyverier fra Skibene i Santa Cruz	309
Stempelafgift i Estland ophævet	112	Tømmerflaadning paa Njemen	181
Stevadore Associationer	483		
Strejken i England	303, 319, 335	Udenlandske Klager over danske Provinshavne 39,	
Strænge Tider for alle	23	55, 71, 88, 90, 108, 139	
Styrmandskyrterne	107, 110	Udenlandske Penge til Togo, Forbud mod Indførsel..	289
Svendborgsunds Ledefyr	76	Udlevering af Gods uden Konnossement	662
Svendborg Søassurance imødekommer Søfarten	337	Udlændinges Retsstilling i Sovjet-Unionen	73
Sveriges, Danmarks og Norges Handelsflaader ved		Undervægt paa Kullaster i britiske Havne	641
Aarsskiftet	45	Ungarn	61
Sverige—Levanten Linjen	95	U.S.A.'s Handelsflaade	794
Sveriges Udenrigs-Skibsfart i 1925	227	U.S.A. og Mund- og Klovsygen	336
Svitser Bjergnings Entreprise	174	Usikre Havne i Sydeuropa	226
Sømandsloven	128		
Sømandsloven og Værnepligtsloven	385	Vaaben-Indsmuglingen til den dominikanske Re-	
Sønæringen	354	publik	230
Sønæringsloven og Færøerne	71	Valutaforsendelser fra Sovjet-Rusland til Udlandet ..	307
Sø- og Handelsretsdom 196, 258, 288, 307, 484, 502,		Vareforsendelser til Island	131
536, 815, 824		Varers Beregning i Registertons i Norge	209
Søsterskib til Gripsholm	157	Verdenshandelens juridiske Problemer	610
		Verdenshandelen og Tonnagemængden	223, 239, 553
Taksterne	383	Vintersejlad paa Finland	737, 809
Tanker ved Aarsskiftet (Hugo Marx-Nielsen)	3, 25	Vintersejladsen paa Leningrad 60, 89, 97, 109, 123,	
Telefonforbindelse med London	672	172, 192, 195, 322, 354, 720, 726, 813, 862	
Tiden og Skibsfarten	761	Vintersejladsen paa Østersøen	843
Tilbageholdelse af Dampskibe for Ordre	126	Voldgiftskendelse om Feriegage	126
Time-charter, Overskridelse af	62	Voldgiftskendelser om Overtidsbetaling ..	194, 321, 356
Togo, Forbud mod Indførsel af udenlandske Penge ..	289	Værftsindustri, Den tyske	422
Toldmulκτη i Spanien	662		
Tonnagemængden og Verdenshandelen	223, 239	York-Antwerpen Reglerne 1924	303
Traadløse Telegraf om Bord	623, 842		
Trafikken gennem Københavns Havn og over Bro-		Ændringer i brasilianske Konsulats- og Toldafgifter	181
erne	40, 551, 568, 704		
Trafikken paa Danzig 78, 92, 128, 304, 338, 470, 504,		Økonomisk Fragtskib	593
554, 776, 863		Økonomisk Frihed	723
Transport med Flyvemaskine dækkes af Ulykkesfor-		Økonomiske Kredsløbs fire Faser	244
sikringen	788	Økonomisk Krise og Omvæltning i Rusland	293
Transport af Tømmerflaader	733	Økonomiske Verdenskrise	223
Trianon M/S af Tønsberg	141, 157	Økonomisk Verdenskonference	311
Trælast, Dækslast og Dybgaende	705, 721	Østasiatisk Kompagni	171
Trælastfarten paa Hvidehavet	98		

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**

FERD. PHILIPSON & CO.

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

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196

TELEGRAM-ADRESSE:

»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4
KØBENHAVN B

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak og andre Træsorter. Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov og Savmølle drift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa

KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR: HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

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

A/S DAMPSKIBSELSKABET
"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 • Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

P. F. CLEEMANN • AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann«

Befragtning • Assurance • Spedition • Toldklarering

Telefoner: Mæglerkontor: 182 • Eksped.: 482 • Efter Kontortid: 182

M. S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København

De private Assurandører, København • Lloyds, London

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221.1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jeeffes«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:

AMSTERDAM • ZAANDAM • VELSEN & YMUIDEN

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

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

Telegram-Adresser:

Rotterdam: Antwerpen: Hamburg:
SHELLEN SCHELSHIP SCHELLENSHIP

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Telf. 1243-12443-12843 • Statstlf. 224 • Telegr.-Adr. »Danskfransk«

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

Betragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe

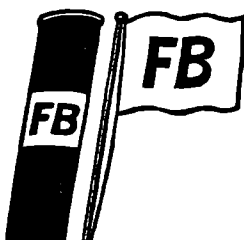
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
HAMBURG

STEINHÖFT 9 • TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

Telef. Toldbodbovnen: Central 3944
Kontoret: Central 291 • 15101 • 10592

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefon for Bugsering: Palæ 3043
Natlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering • Bjergning • Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 1

FREDAG 1. JANUAR 1926

33. AARG.

TANKER VED AARSSKIFTET

AF SKIBSREDER HUGO MARX-NIELSEN

(Af Firmaet Marius Nielsen & Søn).

»Forholdene er saa slette, at en Forværring maa medføre Oplægning.«

Med disse Ord afsluttede jeg min Aarsoversigt i Fjor. Faldet kom, — og nu lægger vi op. Fuldt moderne og økonomisk drevet Tonnage fylder nu Havnene Verden over, ikke som kærkomne Gæster, men som uvirksomme Rustslugere, der ligger som Symboler paa Verdenstrafikkens Sammenbrud.

Og varsler dette ikke strænge Tider for alt og alle?

Transportvejene er Aarerne, der fører Blodet til og fra Verdens Hjerte, og Skibsfarten har alle Dage været et godt Barometer, af hvilket man har kunnet læse ondt og godt.

Nu skal vi altsaa til at have det ondt; saa gælder det om at faa det bedste ud af det og søge at redde de Stumper, der reddes kan.

For Danmarks Vedkommende er det imidlertid saadan, at vi for en stor Del er Skyld i det selv. Vi kunde godt have holdt det gaende en Tid endnu, hvis ikke nogle af Landets velmenende Sønner i en maaske lidt misforstaaet Nationalitetsstemning havde faaet den ulyksalige Idé, at den danske Krone var en Skam for Landet i den Tilstand, hvori den befandt sig ved forrige Aars Udgang.

Kronen skulde op — helst i Pari — og hurtigt. Det var uden Betydning, om alt Erhvervsliv derved kom ind i en Situation, der maatte virke som for stærke Stimuleringsmidler paa en Feberpatient. Resultatet udeblev heller ikke. Den Smule Valutafortjeneste, Skibsfarten havde levet paa de sidste to Aar, forsvandt. Landbrugseksporten kæmpede en fortvivlet Kamp med Konkurrenter, der nu lukrerer ved den høje danske Krone. Samtidig underviser man Alverdens Landmænd i, hvorledes Danmark gennem en Aarrække har baaret sig ad med at lave det bedste Smør og det bedste Bacon, og for at gøre det rigtig godt, sender man Lærere rundt til de værste af Konkurrenterne paa de fjernest liggende Pladser, og Resultatet vil heller ikke udeblive hér, en skønne Dag kan de selv — allesammen.

»Ak Danmark paa Rænker Du aldrig Dig forstod, Det har Du tit betalt med Dit dyreste Blod.«

Disse Linjer af den gamle danske Sang kan sættes som Indskrift paa den Ligsten, der skal sættes over danske Erhverv, hvis man bliver ved paa denne Maade.

Samarbejde absolut nødvendigt.

Dette vedkommer imidlertid kun indirekte Skibsfarten. Skibsfarten stemte for at faa Kronen i Pari ud fra et nationalt Standpunkt, skønt man var klar over, at man tog det sidste Rygstød fra den; enkelte Røster hævdede sig derimod, men til ingen Nytte, Nationalitetsfølelsen maatte gaa forud for Eksistensen.

Nu gælder det altsaa om at finde Vej ud af Mørket, og alle Veje bør belyses og tages op til Drøftelse. Alt personligt Smaatteri maa være forbi, thi nu gælder det mere end nogensinde Erhvervet.

Er Tiden nu ikke inde til, at alle Redere sætter Skulder til Skulder og søger i Samarbejde at bevare den danske Skibsfart for Landet?

Under Krigen tvang Regeringen Rederne til at danne et Fragtnævn. I Modsætning til f. Eks. i Norge, hvor man ogsaa fik et saadant Nævn og først efter flere utilfredsstillende og mislykkede Forsøg naaede til »Statens Fragtcentral«, gik det forholdsvis let her i Danmark. Rederinæringen er her saa at sige samlet i én Gade, hvilket selvfølgelig forenkler et saadant Foretagende i høj Grad. Imod alle Forventninger arbejdede Fragtnævnet godt, men det maa heller ikke glemmes, at Tiderne var anderledes, idet Fragterne var høje, og der blev ikke lagt saa meget Mærke til de Krummer, der gik til Spilde.

Min Tanke er nu, om ikke Tiden er inde for Rederne til selv at tage Initiativet til Dannelsen af en Sammenslutning til Værn for sig selv og for Erhvervet?

Jeg kunde tænke mig en Ordning omtrent saaledes:

Der dannes et Fragtraad af et vist Antal Redere valgt af Dansk Dampskibsrederiforening. Dette Raad vælger en Direktør og saa mange Befragtere, som er nødvendige, en for hver Trade. Rederne indskyder derefter f. Eks. 50 pCt. af deres Tramptonnage, som ene disponeres af Fragtcentralen og deltager i Forhold til den indskudte Tonnage i det eventuelle Over- eller Underskud.

Resten af Tramptonnagen skal lægges op og kommer ind under den af Konsul Andresen fremsatte Oplægningsplan, ifølge hvilken den oplagte Tonnage efter det anførte Poolssystem nyder Godtgørelse fra den Del af Tonnagen, der sejler.

Fragtnævnet bestemmer, hvor megen Tonnage, der skal sejle, og naar den oplagte Tonnage skal sendes ud.

Ved denne Fragtcentral opnaas bl. a., at der ikke anstilles en Mængde Baade for den samme Last, og at Rederne følgelig ikke gaar Befragternes Ærinde ved at trykke Fragten under dens virkelige Værdi. Endvidere kommer der System i Oplægningen, der gennem en fornuftig Regulering kan foraarsage, at den sejlene Del af Tonnagen kan give et Overskud, der kommer alle til Gode.

Tanken er maaske dristig, men den har vist sig at være gennemførlig ved Tvang, hvorfor saa ikke ad frivillig Vej?

Mit Forslag er indsendt til Dansk Dampskibsrederiforening samt til Baltic and White Sea Konferencen, idet der yderligere foreslaas et skandinavisk Samarbejde under denne Form, og det staar nu til dem at drøfte Mulighederne for et saa intimt Samarbejde.

Efter alt at dømme vil den ovennævnte Oplægningsplan, fremsat af Konsul Andresen, neppe lade sig realisere, i hvert Fald ikke uden et Fragtraad, og Grunden hertil maa sikkert søges i, at der rundt om i Verden findes et stort Antal Redere, der er blottet for den fornødne Solidaritetsfølelse, og som ikke er klare over, hvilken Stormagt en enig og samlet Rederstand vilde repræsentere.

Den eneste Forklaring, der kan gives for denne Tingenes Tilstand, er sikkert den, at det først er i de

senere Aar, at der er udført et energisk og maalt-bevidst Arbejde for at samle Rederstanden til Fællesoptræden i Spørgsmaal af mere eller mindre vital Betydning.

Ved at følge det Arbejde, der udrettes gennem den internationale Organisation, Rederne har til Disposition, nemlig The Baltic and White Sea Conference, faar man Forstaaelsen af, at der i shipping som ingen andre Steder er Brug for Sammenhold, for at Rederne skal kunne gøre sig Haab om at faa en heldig Løsning af de utallige Problemer, som nu hindrer en rolig Udvikling af dette for alle Samfundslag saa uundværlige Erhverv.

Aarsagerne til Miseren.

Men lad os se tilbage paa det forløbne Aar og paa de Aarsager, der foruden den danske Krone er Skyld i, at det er gaaet, som det er.

Den største og farligste Aarsag til Miseren er Tonnageoverskuddet. Rederne har bygget stærkt i Angst for ikke at kunne være med, naar Tiderne bliver bedre. Den store Diesel-Motortonnage, som uden Tvivl er Fremtidens i den oversøiske Trade, bygges stadig uden Hensyn til de vanskelige Tider. Hvis man ser paa Statistikken over Verdenstonnagens Vækst fra 1913 til 1925, vil man se, at Tonnagen er vokset med ca. 20 Millioner Bruttotons i Løbet af disse faa Aar. Deraf har U.S.A. en Forøgelse paa ca. 10 Millioner Tons, af hvilken man maaske med Rette kan regne Halvdelen for ubrugelig og ude af Markedet. Der bliver saaledes et Tonnageoverskud paa ca. 15 Millioner Tons. I 1913, da Verdenshandelen var paa sit højeste, var Fragterne saa godt som de samme som nu, og da dette Aar var et godt Aar for Skibsfarten og Udgifterne ca. 200 pCt. lavere end nu, og dette dog ikke gav mere end en rimelig Fortjeneste, vil man forstaa, at 15 Millioner Tons er en saa alvorlig Forøgelse af Tonnage-Tilbudet, at selv ikke 1913's gode Tider i Verdenshandelen kan bringe Forholdet i Redernes Favør. Den store Lov om Tilbud og Efterspørgsel vil altsaa kræve Tilintetgørelsen af en stor Procentdel af Skibene.

Jeg tror derfor, at den Tilstand, Skibsfarten er inde i nu, er af langt dybere Karakter end almindeligt antaget, og at den sædvanlige Bølge- og Bølgedals-Teori ikke kan anvendes paa den nuværende Situation. Tonnageoverskuddet er saa stort, at Svingningerne indenfor Efterspørgslen stadig vil blive reguleret og Stigning af Betydning umuliggjort.

Staten ansvarlig.

Bortset fra Redernes Andel i denne Overproduktion af Tonnage bærer for Danmarks Vedkommende Staten et stort Ansvar.

Staten overbeskattede Skibsfarten, medens der blev tjent Penge samtidig med, at det stadig var dette Erhverv, der maatte gøre Indrømmelser overfor fremmede Nationer, naar Staten her ønskede noget hos de andre. Men ikke nok hermed; den tvang Rederne til at erstatte den tabte Tonnage med ny og forarsagede der igennem, at mange Redere fik dyr Tonnage, hvor de ellers kunde have konsolideret sig eller ved at vente havde kunnet erhverve billigere og mere konkurrencedygtig Tonnage.

Op hvor er saa den udstrakte Haand? Hvor er Forstaaelsen af Situationen? Har man glemmt, at Staten alene for sin Part tog ca. 320 Millioner Kr. under Krigen plus alle de Fordele, den erhvervede sig paa Skibsfartens Bekostning? Glemmer Staten, at den danske Handelsflaade for Tiden indsejler ca. 250 Kr. om Aaret, hvoraf ca. 160 Millioner indsejles i Fart mellem udenlandske Havne? Forstaaer disse Mennesker ikke, at den danske Handelsflaades Opløsning betyder Afhængighed, ja det, der er meget værre?

Endnu kan vi forsyne os selv, endnu har vi den Plads paa Verdenshavene, som vor Beliggenhed berettiger os til, men Danmark er altid blevet styret saaledes, at det i Tidernes Løb stadig er blevet mindre i Omraade og mindre af Betydning i Verdenssamfundet.

Skibsfarten forlanger ikke direkte økonomisk Støtte, saa megen Forstaaelse kræves ikke, men Skibsfarten kan med Rette forlange, at den ikke bliver belempret med Institutioner, hvis fornemste Opgave det er at paaligne den unødvendige Udgifter og paatvinge den Love, der stiller den ugunstigt i den internationale Konkurrence.

Overflødige Institutioner.

Lad os tage en Institution som »Statens Skibstilsyn«. Paa Statsregnskabet staar opført en Post paa 263,455.13 Kr., hvilket altsaa er det Beløb, dette Tilsyn koster Staten. Lægger man dertil det Beløb, som denne Institution afkræver Skibsfarten i direkte Afgifter, 130,972 Kr., faar man et samlet Beløb af 394,447.13 Kr., der ene og alene gaar til at holde en Stab af Embedsmænd, der er ganske overflødige. Skibsfarten har et internationalt Skibstilsyn i Lloyd, der er saa omhyggeligt, som nødvendigt er og absolut ikke tager Hensyn til det danske Tilsyn. Med andre Ord, dette »Statens Skibstilsyn« er ganske overflødigt og er kun en unødvendig Belastning af den danske Skatteborger og af Skibsfarten.

Netop nu, da Situationen er saa kritisk som vel muligt, har Regeringen ladet nedsætte en Kommission til Drøftelse af en Bemandingsskala samt en Lov om dansk Besætning i danske Skibe.

Hvad det første Punkt angaar er blot at anføre, at den danske Handelsflaade aldrig har lidt Tab af Menneskeliv eller Fartøj som Følge af en for lille Bemanding; de danske Skibe har tvertimod altid været kendt for deres høje Standard i saa Henseende, og Teknikken har paa mange Omraader overflødiggjort Arbejdskraft om Bord, saa den eneste Grund, hvorfor en større Besætning skulde indføres, kan altsaa kun være den, at Folkene er blevet ringere af Kvalitet, men det faar man vel ikke disse til at indrømme selv.

Det andet Punkt er en Absurditet, der i sin Uigen-nemfærlighed er en Latterlighed. Hvorledes vil man tvinge danske Skibe til at have danske Søfolk om Bord, Folk, der uden Ansvarsfølelse forlader Skibet i fremmed Havn uden Hensyn til de Ubehageligheder og Udgifter, de sætter Skibet i. Er det Mening, at den danske Sømandsstand vil skabe et Monopol, en Trust? Bortset fra, at dette er imod Socialismens Idealer, vil Konsekvensen maaske blive, at andre søfarende Nationer forbyder danske Søfolk i deres Skibe. Er denne Sag dette værd? Heldigvis har Rederne Øjnene aabne for denne Fare og har sat alle Kræfter i Bevægelse, for at Søfolkenes Enevælde ikke bliver indført, men at den frie Bemanding bevares, saaledes at den danske Sømand gennem Konkurrencen kan naa op til den Standard, han havde før og under Krigen.

En anden Institution, der ogsaa har øst rigeligt af sit Overflødigshorn er »Det internationale Arbejdsbureau« i Geneve. Se blot paa dette lille Udpluk af de Konventioner, det har sat i Verden:

- Konventionen om Skibstilsyn,
- Konventionen om international Sømandslov,
- Konventionen om Tilsyn med Emigranter,
- Konventionen om Ekstraordinær Arbejdsløsheds-understøttelse i Tilfælde af Forlis,
- Konventionen om Forhyring ved Statsforhyringskontorer,
- Konventionen om Tilsyn med Arbejdsvilkaar om Bord i Skibe o.s.v. o.s.v.,

alle vil de medføre direkte Udgifter for Skibsfarten.

TANKER VED AARSSKIFTET (fortsat)

Lad os dog nu være i Fred. Det er jo dog Erhvervene, Arbejderne skal leve af, og Teorien om at fikse en Levefod og derefter bygge Erhvervet op lader sig nu en Gang ikke gennemføre i Verdenskonkurrencen; det er og bliver det omvendte Forhold.

Der kunde nævnes mange flere Eksempler paa direkte og indirekte Belastning af Skibsfarten, men lad os se paa de andre Forhold, der er Led i Krisen.

Fragterne og Driftsudgifterne.

Som allerede nævnt er Fragterne omtrent de samme i Dag som i 1913; hvilket klart fremgaar af nedenstaaende Fragtindeks:

Economist's Fragt Index.

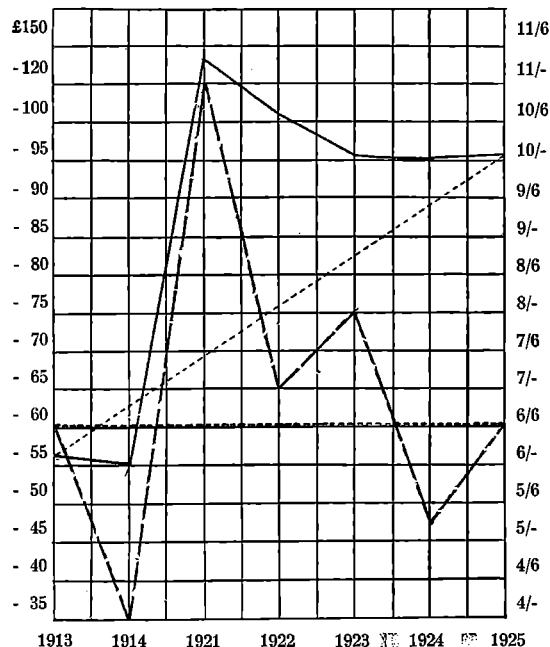
	Europa	Nord Amerika	Syd Amerika	Indien	Østen	Australien	Ialt
1898-1913 Gennemsn.	100	100	100	100	100	100	100
1913	110	113	123	106	117	128	116
1924, Sept.	118	139	125	125	122	144	129
- Okt.	119	143	126	127	136	157	134
- Novbr.	115	137	120	121	132	162	131
- Decbr.	117	129	119	120	129	161	129
1925, Jan.	115	135	120	124	132	173	133
- Febr.	115	147	118	122	130	178	135
- Marts	116	131	110	117	118	151	124
- April	114	133	111	116	115	139	121
- Maj	110	125	111	108	105	126	114
- Juni	109	105	108	106	100	112	107
- Juli	119	112	113	106	94	118	110
- Aug.	107	113	111	112	99	126	112
- Septbr.	103	117	109	113	102	141	114
- Okt.	110	121	111	106	104	142	116

Men Udgifterne, Arbejdslønnen Verden over, Hyrerne, Havneafgifterne, Stevedorepriserne, Lods- og Slæbebaadstaksterne o.s.v. er alle lige op til 300 pCt. højere i Dag end i 1913. Jeg vil forsøge gennem Kurvetegninger at demonstrere enkelte af Forholdene. Af Næmhedshensyn har jeg benyttet en Kulfragt fra f. Eks. Humberen til god dansk Havn for en ca. 2,200 Tons d.w. Damper, idet jeg dog har udeladt Aarene 1915-1921, da disse intet klart Billede giver.

Lad os først tage Skibets daglige Udgifter (Tegn. I), hvori er indbefattet Hyre, Assurance, Kostpenge, Stores, Telegram- og Portoudgifter, Administrationsudgifter samt et vist Beløb til Dækning af Reparationer for Skibets egen Regning, der i 1913 androg 200 Kr. for ovennævnte Baad. Som Tegningen viser

gik disse Udgifter helt op til 800 Kr. i 1921 og er endnu i 1925 kun naaet ned til 455 Kr. Her foreligger altsaa en Stigning paa 127.5 pCt.

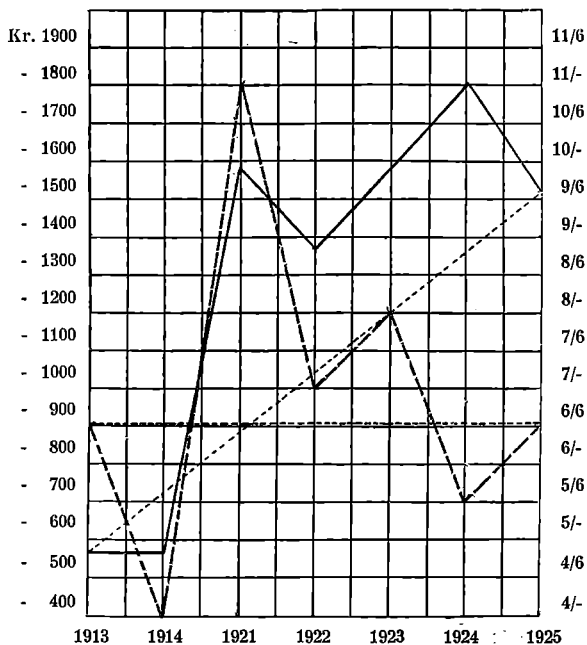
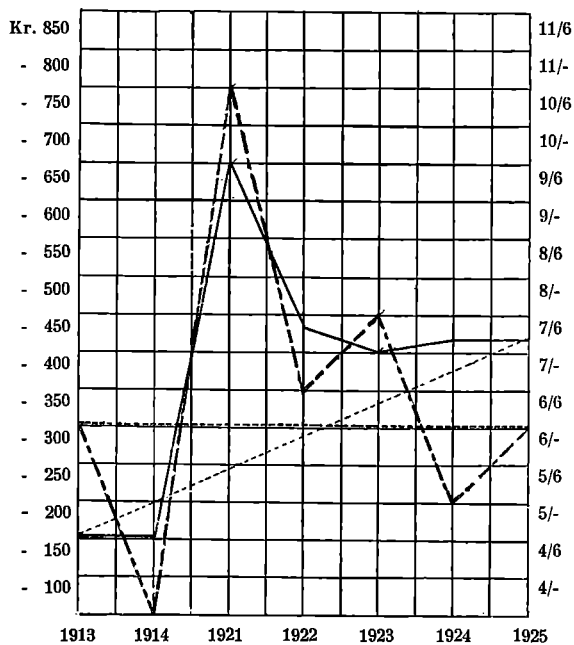
Den samme Dampers Udgifter i Humberen (Tegn. II), hvor den indtager 2,200 Tons Kul, var i 1913 ca. £56, i 1921 ca. £140 og er i 1925 ca. £95. Her foreligger altsaa en Stigning paa ca. 68.4 pCt.



Under Lastepladsen bør tilføjes, at Lastetiden i 1925 gennemsnitlig er betydelig længere end i 1913, og Indtagendet er gaaet ganske føleligt ned, saaledes at man ikke en Gang kan regne med Fragt i samme Forhold. Dette skal jeg imidlertid komme tilbage til senere.

Rejsetiden paa Søen er omtrent det eneste, der er den samme efter som før Krigen, men saasart man naar dansk Havn, begynder Genvordighederne igen.

De samlede Udgifter for Baaden f. Eks. i København (Tegn. III), Havneafgifter, Klarering, Slæbebaad Trosseføring, Bropege, Tolddiæter etc. var før Krigen ca. 575 Kr., i 1924 ca. 1,800 Kr. og i 1925 ca. 1,550 Kr. Her foreligger altsaa en Stigning paa ca. 181.8 pCt. Værre vilde det se ud, hvis man tog en Provinshavn, hvor selve Havneafgifterne er steget mellem 130 og 250 pCt., medens København nu er nede paa saa godt som det samme som før Krigen.



Inden jeg gaar over til Udgifterne ved selve Losningen i København, vil jeg give et klart Billede af Stigningen i Havneafgifterne i Provinsen. (Tabel IV).

Sammenligning mellem Havneafgifter i danske Havne 1913 og 1924.

	Havneafgifter pr. N.R.T.		Stigning pCt.
	i 1913 Øre	i 1924 Øre	
Aalborg	13	27	107 ⁰ / ₁₃
Aarhus	10	25	150
Assens	12	30	150
Bandholm	15	30	100
Esbjerg	10	25	150
Faaborg	12	40	233 ¹ / ₃
Fredericia	10	25	150
Frederikshavn	10	25	150
Horsens	10	30	200
Kalundborg	12	40	233 ¹ / ₃
Kolding	10	25	150
Korsør	12	40	233 ¹ / ₃
Middelfart	12	30	150
Nyborg	12	40	233 ¹ / ₃
Nykøbing F.	10	30	200
Nykøbing Sj.	12	40	233 ¹ / ₃
Odense	14	40	185 ⁵ / ₇
Randers	12	25	108 ¹ / ₃
Svendborg	12	40	233 ¹ / ₃

Det er karakteristisk for Myndighederne, at de uden videre har forlænget disse Takster for en 5-aarig Periode, men dog er blevet tvunget til at nedsætte en Kommission, der skal tage en Nedsættelse af Taksterne i Periodens Løb under Overvejelse.

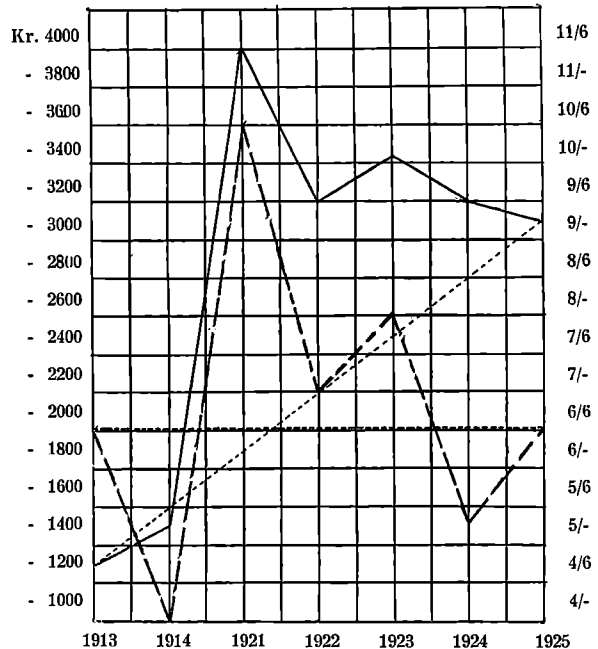
Aarhus Havn, der har gjort hæderlige Forsøg paa at faa sine Afgifter ned, har nylig faaet Afslag fra Ministeriet paa et Andragende om en yderligere Nedsættelse. Man har vel ikke Lov til at tro, at det er fordi det samme Ministerium ogsaa har Statsbanerne under sine beskyttende Vinger.

Alle Statstilskud til Havnene burde iøvrigt forbydes. Havnene er og bør være en kommunal Sag, saaledes at Udvidelser kun bliver en Følge af større Handel. Som det er nu, bygges Havnene paa Spekulation med det Resultat, at den ene kappes med den anden og uddyber til Dybder, der ingen Mening er i. Man maa heller ikke glemme, at Danmark har en stor Flaade af mindre Skibe, der er bygget til de mindre Havne, og hvis Udgifter betinger en højere Fragt, end de store Baade faar. Det har altid været god Latin, at Befragterne skulde betale en større Fragt for mindre Tonnage, men nu, da Havnene alle kan modtage store Skibe, er det snart umuligt at faa en passende Fragt for de smaa.

Skibsfarten, og dermed Landet, er bedst tjent med, at der kun findes nogle enkelte store Havne, hvorfra Varerne saa fordeles ud over Landet pr. Sejlskib. Som det er nu, maa en Reder se sit Skib dirigeret til 4-5 Havne, i hvilke man afkræver det fuld Afgift uden Hensyn til, at det kun er en ringe Partlast, der bliver losset. Og hvad værre er, hele vor Sejlskibsfart sygner hen, og Danmark mister derigennem sin vigtigste Uddannelsesskole for sin Sømandsstand. Det er jo snart ikke mere Søfolk, der sejler, men Søtransportarbejdere.

Men lad os vende tilbage til Udgifterne ved Losningen i København (Tegn. V).

I 1913 var disse ca. 1,300 Kr., i 1921 ca. 4,000 og endnu i 1925 ca. 3,100 Kr., hvilket betyder en Stigning paa ca. 142.3 pCt.



Her er i hvert Fald et Punkt, hvor man burde være nede paa langt mindre Beløb, thi det er ingen Hemmelighed, at det er Skibet, der betaler baade Modtagerens Kraner samt Arbejdet med Kullene i Land.

Derefter maa vi betragte Hyrerne, og det bedste Billede faar man sikkert af nedenstaaende Skema, der nøje giver Stigningen for hele Besætningen.

	10de Februar					
	1913	1921	1922	1923	1924	1925
1. Maskinmester..	235*	878*	599*	560*	590*	610*
2. —	145*	688*	414*	388*	410*	425*
3. —	119*	579*	318*	297*	311*	323*
4. —	113*	550*	298*	278*	293*	302*
1. Styrmand	140	650*	479*	448*	472*	488*
2. —	110	543*	365*	343*	361*	374*
3. & 4. —	90	450	260	245	255	265
Hovmester	120	490*	306*	288*	303*	312*
Kok	90	413*	226*	214*	224*	234*
Koks Math	20	90	50	45	50	50
Donkeymand	65	355	215	205	220	230
Fyrbøder	65	332	195	185	200	210
Trimmer	50	225	135	130	135	143
Baadsmænd	70	355	215	205	220	230
Tømmermand	72	340*	202*	193*	208*	218*
Matros	65	326	190	180	195	205
Letmatros	45	210	100	95	100	105

*) Gennemsnit af alle Lønklasser.

Hertil maa dog lægges Overtid, der andrager et betydeligt Beløb.

I Februar 1925, da man havde ventet, at Hyrerne skulde gaa ned, blev Rederne tværtimod tvunget til at tage en Stigning paa 10 pCt. Naar man ser paa de ovenstaaende Tabeller og tager den danske Krones Stigning med ca. 30 pCt. i Betragtning, er det ufatte ligt, at en saadan Voldshandling mod et Erhverv er blevet taalt paa højere Steder. Den ensidige Fagfor eningspolitik er dræbende for Samfundet og i høj Grad misvisende, i hvert Fald for Officerernes Vedkom mende, idet disse altid enkeltvis er til at faa i Tale, og i saadanne Tilfælde har udvist Forstaaelse overfor de Vanskeligheder, Erhvervet arbejder under. Kun kedeligt, at Fagforeningerne i Stedet for at være alle Personer i én, er et sydende Tribunal uden Sans for noget som helst andet end, hvor meget der kan opnaas, inden Erhvervet ligger under.

Kort Tid efter, at Søfolkene havde opnaaet den 10 pCts Forhøjelse, gjorde de Erhvervet og Landet den Tjeneste at gaa i Sympatistrejke for Havnearbejderne. Hvilket uforglemmeligt Indtryk dette har gjort paa

TANKER VED AARSSKIFTET (fortsat)

alle rettænkende Mennesker, vil sikkert vise sig i Fremtiden, om de skulde stille nye Krav.

Den internationale Arbejderbevægelses Magt.

I det hele taget burde Erhvervene sikre sig mod Sympatistrejken Overgreb *udefra*. Arbejderne er organiserede internationalt, fagligt saa vel som politisk, og en skønne Dag staar hele Arbejderklassen samlet Verden over. Er det derfor ikke paa Tide, at Arbejdsgiverne tager under alvorlig Overvejelse at samles og søge at tilvejebringe et Vaaben, der er lige saa effektivt som Arbejdernes.

Som det er nu, er Myndigheden overført til en ukendt international Sfære, og det ligger i en enkelt Fagforenings Magt at skade langt ud over dens eget lille Felt.

Vi havde her i Danmark i Foraaret et typisk Eksempel paa dette Forhold, hvor en enkelt Mand paa Trods af den socialdemokratiske Regerings Vilje og imod Arbejdernes Fagforbunds Vilje gennemførte en Sympatistrejke, der rakte langt ud over Landets Grænser, og i nogen Tid standsede vor Eksport til England, hvor det var lykkedes ham at faa Arbejderne til at erklære Sympatistrejke.

Men hvor er vi henne, naar sligt kan finde Sted, uden at Arbejdsgiverne er i Stand til at bekæmpe det.

Arbejderne ved, at Havnene er Landets Pulsslag, og at Hjertet standser, naar de standser, og det viser sig stadig, at Solidaritetstølsen overvinder Intelligensens Strømninger indenfor Arbejdernes Rækker. Derfor maa Arbejdsgiverne nu tage Tiden iagt og søge Midler, der kan værne Samfundet mod Enkeltmands Gerninger. Hr. *Lyngsø* ønskede Konflikt, og paa Trods af alt og alle lykkedes det ham at skade sit Land for Millioner af Kroner foruden den indirekte Skade, han voldte de danske Produkter paa det engelske Marked.

Latterligheden i denne Meningsløshed er saa himmelraabende, at det er ubegribeligt, at Landets Styrelse ikke for længe siden har ændret dette Forhold.

En Vej ud.

Spørgsmaalet er da, om Arbejdsgiverne paa egen Haand skal gaa i Gang med Organisationen af Modforanstaltninger, eller om man skal tage Lovgivningen til Hjælp.

Der kan gaas flere Veje, f. Eks.:

- 1) Lockout.
- 2) Frivillig Arbejdskraft.
- 3) Overenskomst-Foranstaltninger.
- 4) Lovmæssige Foranstaltninger.

De to førstnævnte Veje tror jeg ikke er effektive nok, idet for megen Tid vil gaa, inden Enighed om samlet Opræden er tilvejebragt. Samfundshjælpen maa under en anden Kommando end Regeringens, hvis den skal have nogen Virkning, og den vil altid faa et Skær af Borgerkrig over sig.

Overenskomst-Foranstaltninger som a) Blokade (skal varsles af Hovedorganisationen) og b) begrænset Blokade (er ikke tilladt) tror jeg ikke kan gennemføres og er heller ikke tilstrækkelige.

Tilbage staar da de lovmæssige Foranstaltninger, og her tror jeg Midlet ligger.

Hele Samfundet har Interesse i, at Magtbud fra udenlandske Fagforeninger ikke kan følges af vor Arbejderklasse, og jeg kan ikke tænke mig, at det vil være umuligt at gennemføre en Lov, der forbyder Landets Indbyggere at efterkomme fremmede Landes Kommando i saa Henseende. Selvfølgelig maa der skabes retslige Midler til Lovens Overholdelse, og Loven vil ved sin blotte Eksistens give de indre Arbejdsforhold et langt tryggere Præg.

I den danske Grundlov findes ganske vist en

Landsforræderi-Paragraf, der strængt taget kan bringes til Anvendelse i et saadant Tilfælde, men det vil sikkert være naturligere og se smukkere ud udad til, om man havde en særlig Lov for et saadant Forhold.

En Ting er imidlertid givet, nemlig at hvis ikke Samfundet vil se sig styret af en ensidig og landskadelig Fagforeningspolitik, maa der fra Arbejdsgivernes Side skabes Midler, som i Effektivitet er lige saa kraftige som Arbejdernes, og som naar Fagforeningsvanviddet sætter de almene Samfundsinteresser paa Spil, kan knuse disse Angreb med haard Haand.

Onder Rederne selv maa klare.

De forannævnte Onder er af en saadan Karakter, at de kræver Samfundets Hjælp. De andre Onder maa Rederne klare selv; lad os da se lidt paa disse og paa, hvad der bliver gjort.

Redernes internationale Sammenslutning, The Baltic and White Sea Conference, har i Aar som altid gjort et stort Arbejde for at skabe taalelige Kaar og Retfærdighed. Det er da ogsaa store Forventninger, der stilles til det Samarbejde, denne Organisation har etableret med The International Chamber of Commerce, tagende Sigte dels paa at forebygge yderligere Stigning af de Udgifter, Rederne maa udrede i de forskellige Landes Havne, dels paa at søge gennemført rimelige og forsvarlige Nedsættelser af de Afgifter, som i Tidens Løb er bragt op paa et uforsvarligt højt Niveau.

Rederinæringen kan ikke drives mere økonomisk, end den drives nu, og Udgifterne indenfor Administrationen kan som Helhed ikke sættes ned; det er derfor ganske nødvendigt, at Udgifterne i Havnene saavel som Udgifterne ved Lastning og Losning reduceres betydeligt. Det er jo desværre i mange Tilfælde saaledes, at Stevedore-Arbejdet er monopoliseret enten gennem Certepartiet eller ved customs of the port, saa at Skibene, og derigennem Landets Indbyggere, bliver beskattet paa ublu Vis ved en Avance, som kun kommer Købmændene til gode.

Medens de forskellige Landes Regeringer ikke synes at have Forstaaelse af, at det er i denne Ende, at Arbejdet henimod normale Tilstande skal paa-begyndes, tror man øjensynligt, at man ved Hjælp af unaturlig Statsstøtte til yderligere Forøgelse af Tonnagen gavner Samfundet.

Fra Tidernes Morgen har Skibsværfterne maattet følge Skibsfarten gennem Bølge og Dal, og at Værfterne nu deler Skæbne med Rederne i denne Depressionsperiode kan ingen i højere Grad beklage end Rederne selv.

Ovenfor har jeg saa tydeligt, som Tal kan tale, bevist, at bedre Tider i hvert Fald ikke naas, før det rette Forhold mellem Efterspørgslen og Tilbudet af Tonnage er tilvejebragt, og for at dette skal kunne naas, gælder det først og fremmest om i saa stort et Omfang som muligt at standse yderligere Tilgang af Tonnage.

Det er derfor med blandede Følelser, man ser Regeringerne paa dette Punkt gaa imod Samfundets Interesser ved at ofre uhyre Summer paa Bygningen af Tonnage for derigennem at afhjælpe Arbejdsløsheden ved Skibsværfterne.

(Fortsættes i næste Nr.)

MÆGTIG STIGNING I OPLÆGNINGERNE

Den 28. December var der af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe oplagt ialt 47 Dampskibe med en samlet Brutto-Registertonnage af 58,224 Tons og 88,974 Tons d.w.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1925

Resultatet af den foreløbige, summariske Optælling af Skibsfarten paa danske Havne, som det statistiske Departement foretager kvartalsvis, foreligger for Juli Kvartal 1925.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar det, at Skibsanløbnes Antal i Juli Kvartal udgjorde 25,000 og Skibenes samlede Registertonnage 3,853,000 R.T. Netto. Der udlossedes 2,997,000 Tons Gods og indladedes 1,123,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R.T.	Udlosset Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
Juli Kvartal 1925.....	25,000	3,853	2,997	1,123
April — 1925.....	19,000	2,923	2,116	710
Januar — 1925.....	19,900	3,389	2,682	922
Juli — 1924.....	25,100	3,857	3,301	1,062

I Sammenligning med det nærmest foregaaende Kvartal viser alle de nævnte Tal en meget stærk Stigning, dels som Følge af Sæsonforhold og dels paa Grund af Arbejdskonfliktens Ophør.

I Sammenligning med det foregaaende Aars Juli Kvartal viser Skibsfartens Omfang meget væsentlige Forandringer. Antal Skibsanløb og Registertonagen er omtrent ens i de 2 Perioder, men Godsomsætningen viser den Forskel, at udlosset Gods i Juli Kvartal i Aar udgør 300,000 Tons mindre end i 1924, en Nedgang paa ca. 9 pCt., medens indladet Gods er steget med ca. 60,000 Tons, ca. 6 pCt.

Skibsfarten paa København i Juli Kvartal 1925.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet	2,358	389,987	180,245
heraf Rutebart	667	268,287	45,603
fra Udlandet	2,314	964,471	846,223
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	502	100,086	2,422
Juli Kvartal ialt.....	4,672	1,354,458	1,026,468
Juli Kvartal 1924.....	4,839	1,365,029	1,164,237

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Juli Kvartal 1925.

	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		
Helsingør ..	Juli Kvartal 1925	178	26,309	20,377	487	Rudkøbing ..	Juli Kvartal 1925	1,216	48,756	16,336	6,853
	heraf Rutebart	68	14,740	670	47		heraf Rutebart	799	37,439	1,986	2,947
	Juli Kvartal 1924	191	20,355	24,021	502		Juli Kvartal 1924	1,266	52,426	19,645	6,744
Køge	Juli Kvartal 1925	595	38,757	35,977	50,647	Nyborg	Juli Kvartal 1925	236	91,362	89,564	61,231
	Juli Kvartal 1924	564	37,178	38,724	48,117		heraf Rutebart	13	2,067	673	295
Fakse	Juli Kvartal 1925	493	35,934	7,646	67,481	Svendborg ..	Juli Kvartal 1924	171	54,349	58,685	31,752
	Juli Kvartal 1924	436	26,258	7,866	50,458		Juli Kvartal 1925	968	72,226	51,790	9,667
Holbæk	Juli Kvartal 1925	174	20,079	28,034	1,728	heraf Rutebart	517	24,234	4,977	3,333	
	Juli Kvartal 1924	205	19,010	30,021	1,891	Juli Kvartal 1924	974	62,941	58,781	11,744	
Kalundborg	Juli Kvartal 1925	241	55,877	33,605	7,455	Odense	Juli Kvartal 1925	585	110,379	142,889	19,013
	heraf Rutebart	90	28,035	395	191		heraf Rutebart	62	20,734	8,215	8,204
	Juli Kvartal 1924	295	64,025	37,155	7,619		Juli Kvartal 1924	546	120,692	144,890	18,695
Korsør	Juli Kvartal 1925	407	65,423	69,582	11,812	Middelfart ..	Juli Kvartal 1925	146	31,586	15,830	1,321
	heraf Rutebart	95	6,320	261	244		heraf Rutebart	54	18,792	810	368
	Juli Kvartal 1924	433	66,444	80,574	8,176		Juli Kvartal 1924	153	35,377	18,129	1,769
Stege	Juli Kvartal 1925	354	28,519	27,199	15,293	Frederikshavn	Juli Kvartal 1925	261	63,079	21,197	2,304
	heraf Rutebart	46	6,818	924	776		heraf Rutebart	118	47,063	3,878	1,444
	Juli Kvartal 1924	369	23,751	25,656	13,632		Juli Kvartal 1924	258	63,085	29,680	1,840
Rønne	Juli Kvartal 1925	334	74,155	27,347	16,984	Aalborg—Nr. Sundby.	Juli Kvartal 1925	1,610	356,067	275,835	191,365
	heraf Rutebart	100	54,955	3,950	3,575		heraf Rutebart	140	67,668	14,115	17,480
	Juli Kvartal 1924	346	82,480	26,022	18,217		Juli Kvartal 1924	1,675	351,334	254,948	200,608
Nykøbing F.	Juli Kvartal 1925	426	39,336	46,569	12,103	Thisted	Juli Kvartal 1925	176	10,836	16,790	681
	heraf Rutebart	13	2,366	846	225		heraf Rutebart	13	3,185	1,153	430
	Juli Kvartal 1924	370	42,430	52,091	10,412		Juli Kvartal 1924	195	14,442	23,184	529
Maribo—Bandholm	Juli Kvartal 1925	231	19,862	29,525	16,200	Randers ...	Juli Kvartal 1925	232	67,319	65,460	4,657
	heraf Rutebart	13	778	551	574		heraf Rutebart	23	12,420	4,980	1,490
	Juli Kvartal 1924	213	23,660	33,936	5,729		Juli Kvartal 1924	287	66,370	79,412	3,562
Nakskov ...	Juli Kvartal 1925	576	54,905	47,193	21,363	Hobro—Mariager	Juli Kvartal 1925	315	24,513	23,957	28,055
	heraf Rutebart	224	20,241	3,432	5,508		heraf Rutebart	13	1,915	2,080	1,460
	Juli Kvartal 1924	544	62,445	61,369	14,031		Juli Kvartal 1924	389	27,761	26,615	32,795

(Fortsættes Side 9).

Udgaet:

til Indlandet	2,354	420,520	158,257
heraf Rutebart	667	268,287	94,107
til Udlandet	2,384	932,486	175,792
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	502	100,086	3,868
Juli Kvartal ialt.....	4,738	1,353,006	334,049
Juli Kvartal 1924.....	4,797	1,343,118	330,294

*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø er ikke medregnet.

Af ovenstaaende Tabel fremgaar det, at Københavns Havn incl. Frihavnen i Juli Kvartal blev anløbet af 4,700 Skibe paa tilsammen 1,350,000 N.R.T. Den udlossede Godsmængde udgjorde 1,026,000 Tons og den indladede 334,000 Tons. I Sammenligning med Juli Kvartal i 1924 er der omtrent den samme Forandring, som er nævnt for Landet som Helhed, dog er Stigningen i indladet Gods forholdsvis ringe. Af den anførte Godsmængde blev 260,000 Tons udlosset i og 65,000 Tons indladet i Frihavnen.

I Opgørelsen er ikke indbefattet Skibe, der anløb Københavns Havn udelukkende for at reparere, i Turistbesøg o. lign. Af større Skibe i saadan Fart er i Juli Kvartal optalt 25 med ca. 80,000 N.R.T. Desuden er der optalt ca. 180 Skibsanløb med ca. 40,000 R.T.N. i speciel Sommerrutebart, hvor Godstransporten spiller en forsvindende Rolle.

Samtlige Provinshavne blev i Juli Kvartal anløbet af 20,300 Skibe med 2,499,000 R.T.N. Der udlossedes 1,971,000 Tons Gods og indladedes 789,000 Tons. Den tidligere omtalte Nedgang i den udlossede Godsmængde i Forhold til Juli Kvartal 1924 gør sig gældende for næsten alle Havne, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt. Som en særlig fremtrædende Undtagelse kan nævnes Nyborg, hvor der er udlosset 90,000 Tons mod 59,000 Tons i 1924. Der findes en tilsvarende Stigning i indladet Godsmængde, hidrørende fra Omladningen af Olie. Endvidere er Tallet for udlosset Gods i Aalborg-Nørresundby steget med 21,000 Tons. For Stege og Rønne Havne viser Tallene en lille Stigning, medens alle de øvrige viser Nedgang, dog i noget forskellig Grad.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 29. December 1925.

I de sidste Dage før Jul blev der kun gjort de aller-nødvendigste Befragninger, og, da der ikke var mange nødlidende Baade, har Fragterne holdt Positionen; i enkelte Tilfælde er der endog betalt lidt højere Rater. Nu — mellem Jul og Nytaar — vil Fragtmarkedet ikke forandres synderligt; men det betragtes som givet, at der kommer en større General-Efterspørgsel i Begyndelsen af Januar, og en god Begyndelse er, hvad der skal til.

Høsten, det være Korn, Sukker eller Bomuld, tegner godt i de forskellige Lande, og U.S.A. regner f. Eks. med en Bomuldshøst paa 2 Millioner Baller mere end i Fjor, og Cubas og Canadas Høst bliver i hvert Fald — efter hvad der nu foreligger — større end i Fjor. Englands Kontrol af Gummimarkedet har været U.S.A. en Torn i Øjet, og der trues med Repræsaler, bl. a. med en Forhøjelse af Kornpriserne. Paa dette Marked er U.S.A. nok en vigtig Faktor, men langt fra eneraadende, og en kunstig Prisforhøjelse kan kun vare en vis Tid og har Chance for at skade mere end at gavne.

Det er et glædeligt og godt Tegn for Fragtmarkedet i det store og hele, at Olieraterne er gaaet godt frem i den sidste Tid. Fra Gulfen til fransk Atlanterhavshavn er nylig betalt 28/- mod 16/- i November, og for 12 Mdrs. Timecharter 7/- mod 4/9d. i Oktober.

TRÆLASTMARKEDET

Engelske Mæglere meddeler, at der allerede er sluttet DBB per f.o.w. til Hull paa *old Scanfin*. Raten ønskes ikke opgivet; men da lignende Laster noteres til 45/-, 47/6d., ligger Raten vel deromkring. For Props fra 2—3 Sydfinland til Forth noteres 38/6d., Humber-Tyne 40/- og Dunkirk 36/-.

Af Afslutninger kan nævnes:

700 Stds., Pernau and Riga/Garston 52/6d., prompt. 750 Stds., Söderhamn/London 50/-, prompt. 400 Stds., Sörnæs/St. Servan 43/- per 31. Maj.

KUL, KOKS ETC.

Der eksisterer næsten ikke Laster for prompt, og selv for ind i Januar er Stem nægtet for flere Baade fra Østkysten, og Stem er vanskeligt fra skotske Havne før efter 15/1.

London Koks betaler 9/-, 9/3d., Januar, Mersey 10/-, Glasgow/god dansk Havn 10/3d.

Coasting er som alt andet rolig med delvis lavere Noteringer.

MIDDELHAVET ETC.

Uforandrede Noteringer over det hele med en bedre Efterspørgsel efter store Baade til Østen.

De hjemgaaende Markeder byder ikke paa større Overraskelser. *Sortehavet* har kunnet dække December Behovet til 13/- Continent, 13/6d. U.K. Basis, og Sulina-Constantza 15/6d., 16/- 1—2 Lastepladser.

Ore Poti/U.S.A. er gjort til 4 dols., Januar.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Wales-Rotterdam/U.S.A. har taget en Del Baade til 8/-, 8/9d. med fri Losning, og for Cement, Kainit, etc., sluttet mange Baade til uforandrede og lidet tilfredsstillende Rater.

Wales/Montreal-Quebec, 20,000 Tons, 15. April—15. Oktober er taget af fransk Rederi til 7/-, 1,000 Losning fri.

West St. John/Middelhavet fik en 26,000 qrs. Baad til 17½ Cents den 23. December, hvorimod en 12,000 qrs. den 22. December og 30,000 qrs. den 21. December fik 20 Cents. Til U.K. betales endnu 3/3d.

Kul Hampton Roads/Rio er i 3.55 dols.; Cuba/Marseilles fastere for tidlig Januar, og der er betalt 22/6d. for 6,800 Tonner.

Net Charter New York/River Plate 4 dols. og Gross Charter Savannah/3 danske Havne 6.25 dols.; Gulfen/Danmark 6.50 dols. Gulfen/lower Plate 15 dols.; Gulf/U.K.-Cont, fri Lastning, ca. 4.60 dols.

SYDAMERIKA

Der har været og er stadig god »demand« for prompte og senere Baade til lower ports og up river Havne. Betalingen er ikke straalende; men naar saa mange Redere akcepterer 13/6d., 14/- ud, gøres der ogsaa Regning paa mindst 24/-, 25/- hjem. Januar er lidt højere, hvorimod senere Positioner endnu er upaaagtet. Høfrø Rosario/New York er gaaet op fra 5.75 dols. til 6 dols.

ØSTEN

Ud over nogle spredte Slutninger fra Australien for Januar Lastning er der ikke gjort noget som helst siden vor sidste Beretning.

TIME CHARTER

Markedet er fastere for Tanktonnage og ellers uforandret.

(Fortsat fra Side 8).

		Indgaaet	Reg.	Udloss.	Indlag.		Indgaaet	Reg.	Udloss.	Indtag.	
		Antal	Tons	Ladn.	Ladn.		Antal	Tons	Ladn.	Ladn.	
		Skibe	netto	1000 kg	1000 kg		Skibe	netto	1000 kg	1000 kg	
Aarhus	Juli Kvartal 1925	1,023	284,784	200,825	42,707	Haderslev . .	Juli Kvartal 1925	661	40,770	27,717	8,056
	heraf Rutebart	296	121,970	19,695	15,911		heraf Rutebart	404	19,259	1,819	655
	Juli Kvartal 1924	1,097	319,385	242,866	49,872		Juli Kvartal 1924	710	38,842	33,670	3,640
Horsens	Juli Kvartal 1925	401	52,483	58,677	6,725	Aabenraa . .	Juli Kvartal 1925	342	22,574	25,225	2,836
	heraf Rutebart	53	9,849	4,377	5,034		heraf Rutebart	155	10,696	1,549	430
	Juli Kvartal 1924	353	57,776	70,497	6,703		Juli Kvartal 1924	388	27,074	32,426	1,631
Vejle	Juli Kvartal 1925	283	46,545	54,231	4,311	Egersund .	Juli Kvartal 1925	611	29,515	12,132	22,883
	heraf Rutebart	26	5,099	5,070	1,852		heraf Rutebart	184	11,372	147	346
	Juli Kvartal 1924	348	51,274	57,639	6,765		(Graasten) Juli Kvartal 1924	714	32,299	14,452	22,786
Fredericia .	Juli Kvartal 1925	310	53,119	54,203	10,984	Sønderborg .	Juli Kvartal 1925	990	66,457	45,874	11,382
	heraf Rutebart	54	18,792	1,886	1,515		heraf Rutebart	540	41,128	5,609	5,280
	Juli Kvartal 1924	322	60,005	61,775	12,268		Juli Kvartal 1924	1,288	84,825	59,840	10,847
Kolding	Juli Kvartal 1925	488	52,349	48,277	5,616	Esbjerg	Juli Kvartal 1925	271	203,047	80,001	63,876
	heraf Rutebart	143	11,132	5,826	1,992		heraf Rutebart	155	135,701	11,909	59,851
	Juli Kvartal 1924	509	60,013	62,311	6,179		Juli Kvartal 1924	273	175,639	95,400	68,706

ESBJERG**Dybder ved daglig Højvande:**

Paa Graadybsbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.

Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning 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 Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder.

Frilager ved Tolboden.

-HOBRO

Rende med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vareafgifter** efter Provinshavnens Minimumtakster.

Ingen Lodstvang.

Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevæsenets M/S „Als“ og Isbryder S/S „Hero“ stationerede i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster.

Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HORSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

Lodstvang.

Bugsering foregaar let og efter billige Takster.

Ballastafgift til Havnen: 4 Øre pr. Ton.

Vand: 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.

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

FREDERICIA

Ved Bolværket 18', Bolværkerne 5' over d.V. Besejlingsforholdene gode. Ny Havn med indtil 24' Vand. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton:** Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. **Bugsering uforuden.** Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst. **Ballastafgift til Havnen:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Ballast** leveres paa Siden. **Vand:** Kr. 1.80 pr. Ton. **Losning og Lastning** hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhøimen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødsstoffer o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Afgifterne opkræves indtil videre med et Tillæg af 15 %. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsforbrødsstoffer, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 50 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Lastning.** I Frihavnen besørger Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, 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 (Orlogsværffets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og Lastning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

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

HOLBÆK

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

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Korn-elevatore, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KOLDING

Sejlløbet i Kolding Fjord forsynet med Dag- og Natafmærkning.

Mindste **Vanddybde** 7 Meter.

Samme Dybde ved Bolværker i Havnen.

Skibsafgift pr. N. R. T.

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

Indenbys Skibe: " 15 - " 15 -

Lods og Bugsering.

Lods ved Drejens. Ingen Lodstvang. Bugserdampere.

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

Losning og Lastning Jernbanespor Pakhusplads
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.
Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts.

Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Kølhaling.

P E N G E O G M O R A L

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

En af vore Læsere kom forleden Dag med en Bemærkning, som er vel værd at lægge Mærke til. Der taltes om den økonomiske Verdenssituation nu ved Aarskiftet, og han sagde da, at man ikke kunde vente noget godt af det Aar, vi nu glider ind i, eller af de kommende, fordi hele Verdens Pengesystem er forrykket. Det ramte ikke mindst Skibsfarten og havde beredt den saa store Vanskeligheder, at han ikke forstod, at der ikke var gjort flere alvorlige Forsøg paa at komme det store Onde ind paa Livet. Man havde nok forsøgt at komme frem ad den ene eller anden Vej, men det var ikke blevet til noget. Der var gjort for lidt.

Vor Læser har til dels Ret, men ogsaa kun til dels. Sandheden er den, at der saavel i England som Frankrig saa at sige daglig fremsættes Forslag, der søger at reformere Pengesystemet. Men de fleste af disse Forslag er kun Varianter af de gamle, ja ofte af nogle, der er ganske forældede. For ganske nylig har man saaledes set, at der i England findes Folk som tror, at alle vil blive rige og lykkelige, hvis man blot trykker Penge og laaner dem ud til alle, som vil have dem — ganske som om man kunde leve af at spise Sedler og Banknoter. Det er jo det rene Nonsens, og store Skuffelser vil ogsaa de lide, som mener, at Bankerne skal gaa over til Staten. Eksemplerne fra Rusland og Tyskland er ellers afskrækkende nok. Regeringerne handler i Regelen ganske taabeligt med et saa følsomt Apparat som en Bank. Mere end noget andet kræver det en hæderlig Behandling og en god Del sund Fornuft for at kunne yde virkelig Gavn. Svigter det blot en Smule paa et af disse Punkter, gaar det hele galt.

Midt i denne Aarets sidste Maaned er der i England og Frankrig udarbejdet nogle økonomiske Forslag som viser, at den ovennævnte Ræsonnant ikke har Ret i hele sin Paastand. Der gøres meget, men det er desværre ikke meget værd, nærmest det rene Dilletanteri. Paa begge Sider Kanalen er der dem der mener, at Næringslivets Skæbne fuldstændig afhænger af Bankrentens Bevægelse, til trods for, at hver en Handelsmand kan fortælle dem, at selv om man vilde give Kredit bort uden Modydelse, kunde man ikke finde nogen Aftager, fordi der vilde spille saa mange Faktorer ind, at det var umuligt at anvende den med Fortjeneste. Lige saa slet gennemtænkt er de Forslag, som den saakaldte Stabiliseringskole har fremsat; dens Tilhængere tror, at Handel og Skibsfart altid vil trives og være lønnende, hvis blot Livsfornødenhedernes Gennemsnitspris holdes paa et jævnt Niveau. Det lyder ganske besnærende — men man har glemt, at den enkelte Producent aldeles ikke bryder sig om Gennemsnitsprisens almene Niveau, men kun om Prisen paa den specielle Vare, som han enten sælger eller tilvirker. Denne Pris kan gaa op og ned paa den mest lunefulde Maade, selv om Gennemsnitsprisen holder sig paa samme Stade.

Staar man end skeptisk overfor alle disse Forslag, maa man dog indrømme, at de gør nogen Nytte; ingen kan nemlig paastaa, at den nuværende Tilstand er holdbar, og før eller senere maa der findes en Løsning, som viser sig at være brugelig. Den Strid, der har været i England lige siden Guldmønten kom igen, virker altfor opslidende — og med en vis Interesse bør man derfor læse det Udkast, som en praktisk Bankmand blandede ind i den mægtige Juleliteratur. Det fylder ikke saa meget rent kvantitativt, men vejer dog kvalitativt godt til, og hører til det bedste, vi har set i den senere Tid. Forfatteren er Mr. J. F. Darling, som i mange Aar har beskæftiget sig med Bankpolitik — ikke i Teorien alene, men mere i Bankens Dispositions kontor, hvor han har lært alle Dagliglivets Foreteelser at kende; med en vis Nyfgenhed læser man

derfor hans Opsats i »National Review«, hvor han skitserer en Plan til en Bankreform, som har til Hensigt at begunstige de virkelige Producenter paa Spekulanternes Bekostning. Han mener, at Kredits legitime Anvendelse først og fremmest skal lette Dækningen af de menneskelige Behov, og just derfor skal der ikke lægges nogen Restriktioner paa de Krediter, som gives til Jordbrugeren, der skal saa Sæd, til Rederen, der vil sejle med tom Last til en Havn, hvor han mener at kunne faa Gods om Bord, blot Krediten betales tilbage, naar Konsumenten køber Sæden og Aftageren har Lasten i Hus. Kan Forholdene blive saadan, vil Krediten skabe forøget Tilgang af Varer, Priserne vil dale og Arbejdsløsheden vil vise en nedadgaaende Tendens, ikke mindst blandt Transportarbejderne, der vil faa noget at gøre gennem Skibsfarten. Til dette Maal maa man naa. Som Forholdene er nu, træder der altid en Spekulant imellem og anvender Krediten til enten at holde Sæden borte fra Markedet eller til at skabe utaalelige Forhold indenfor Skibsrederiet. Dette medfører Prisstigning og skaber Arbejdsløshed.

Denne Art af Spekulation strider mod Samfundets Interesse, og Mr. Darling mener derfor, at Krediten skal indskrænkes her, idet man indfører en Art moralsk Element, som skal gøre sig gældende indenfor Bankernes Opgave, der er at laane til Kunder — ikke blot fordi man er overbevist om, at de kan betale tilbage, men mest fordi man har overbevist sig om, at Pengene bliver anvendt paa en samfundsgavnlig Maade.

Blandt alle de Hundreder af Forslag, som er kommet i de sidste Aar, er dette et af de mest positive, og det kan være, det vil faa en vis Betydning. Hvis en Bank f. Eks. er kommet paa det rene med, at en Spekulant er ude efter Penge for at arrangere en Corner i Korn og spekulerer i at udsulte Folk, for derved at tiltvinge sig en enorm Profit, burde det være Bankernes Pligt at nægte at forsyne ham med Penge — ligemet hvor høj en Rente han vil betale. Dette kan man gaa med til. Det er sund Moral. Derimod vil det være altfor strammende for Næringslivet, om denne Opsigt med Krediterne udstrækkes ogsaa til dem, der dog tjener rent produktive Formaale. Det vil kun betyde en Forhøjelse af den Mur, som i Forvejen indsnævrer Handelslivet, og det vil være umuligt at forebygge, at de sanktionerede Krediter ikke anvendes til illegitime Formaale, uden Tilskyndelse fra den oprindelige Laantager. Det ved alle og enhver, der har haft med Kredit at gøre. Uden Besvær overflyttes den fra en Haand til en anden.

Der er et andet svagt Punkt i Mr. Darlings Forslag. Han mener, at enhver som tilbageholder Levnedsmidler er en Spekulant, som gør Samfundet Skade. Dette er galt. Hvis Naturen forsynede os med en stadig Tilførsel af Sæd Aaret rundt, saa at der altid var nok til at dække vort Behov, og hvis alle andre Naturprodukter, som vi konsumerer, kom frem med samme Regelbundethed, vilde det maaske være muligt at forsvare denne Teori. Men som det nu er, kommer Høsten jo paa visse Aarstider, og vi kan ikke fortære den, saa snart vi har den for os. Man maa agte paa at holde en Del tilbage, saa der bliver noget til Bageren Aaret igennem. Gør man det, og det er nødvendigt, vil det være svært at drage en Grænse mellem dem, som udfører denne nyttige og lovlige Opgave, og mellem dem, som kun søger en Spekulationsgevinst. Selv om det var muligt at drage en saadan Linie, findes der mange fuldgode Argumenter, der gaar i Ilden for den Anskuelse, at den aabne og ærlige Spekulant er et nyttigt Hjul i det store økonomiske Maskineri.

— — —

(Fortsættes Side 14)

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 Havnekøntor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdamper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørby er uddybet til 4,5 m, men Løbet tilsander let. I Løbene til Havnen og 1 den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibeafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjælpekrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staaletskibbyggeri** og Reparationsværft. flere Træskibbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbeddinge til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

NEXØ

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

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lading besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstammer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

NØRRESUNDBY

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

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

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er 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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassin indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6¼ Fod.

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

Ingen Lodstvang

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

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

Losning og Lastning besørges ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6.000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4.000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassin, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

NYBORG

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

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og Østre Havnebassin 24 Fod, i Vestre Havnebassin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodstvang:** 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 Hjælpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. **Dobb.** Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 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 Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 — — —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales ¼ for Udgaende.

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

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

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerasistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

**SKIBS-PROVIANTERINGS-
HANDLERE**

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

SKIBS-MÆGLERE

Edsv. MÆGLERE · MÆGLERFIRMAER

København:

Danish Shipping Co., Ltd., A/S, Sct. Annæplads 28.

C. K. Hansen, Amaliegade 29 B.

Holm & Wonsild, Amaliegade 36.

A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus: Carl v. d. Hude.

Aalborg: Johs. Utzon.

Esbjerg: I. Lauritzen.

Frederikshavn: Nic. Pedersen, H. Christensens Eftf.

Nørre Sundby: N. C. Bach.

N. F. Stegmann.

HAVARISTATISTIK FOR TREDIE KVARTAL 1925

I følge Bureau Veritas' Statistik over Skibsforlis i Tredie Kvartal 1925 er 130 Damp- og Motorskibe og 54 Sejlskibe, eller ialt 184 Skibe med en samlet Tonnage af 208,974 Tons, gaaet tabt.

Af de forliste Damp- og Motorskibe var 3 tyske, 15 amerikanske, 47 engelske, 2 estniske, 16 franske, 3 græske, 10 italienske, 13 japanske, 6 norske, 3 danske, 3 spanske, 2 svenske, 1 argentinsk, 1 belgisk, 2 hollandske, 2 peruanske og 1 chilensk.

De forliste Damp- og Motorskibe havde en samlet Tonnage af 178,685 Tons.

Af de forliste Sejlskibe var 1 tysk, 11 amerikanske, 13 engelske, 1 cubansk, 2 danske, 3 finske, 9 franske, 6 italienske, 3 norske, 3 portugisiske, 2 svenske, ialt 30,289 Tons.

Som Aarsag til Tabene opgives med Hensyn til Damp- og Motorskibene, at 22 strandede, 8 kolliderede,

17 brændte, 26 sank, 2 blev forladt, 1 kondemneredes og 4 savnes.

Desuden er 49 Damp- og Motorskibe blevet op-hugget.

Af Sejlskibene gik 6 tabt ved Stranding, 8 ved Kollision, 4 ved Brand, medens 7 sank, 3 blev forladt og 1 savnes.

Yderligere er 15 Sejlskibe blevet op-hugget eller omdannede til Pramme.

Af 1,505 Havarier paa Damp- og Motorskibe for-aarsagedes 440 ved Stranding, 392 ved Kollision, 165 ved Brand, 101 ved Lækage, 78 ved haardt Vejr, medens 329 havde Maskinskade.

Af 148 Havarier paa Sejlskibe skyldtes 36 Stran-ding, 38 Kollision, 8 Brand, 29 Lækage og 37 haardt Vejr.

ISMELDING PR. 30. DECEMBER 1925

Danmark.

Esbjerg: Havnen Kvadderis, vanskeligt for Sejlskibe.

Thisted: Havnen og Feggesund sammenpakket Kvadderis, vanskelig for Sejlskibe.

Nykøbing M.: Drivis, kun muligt for Dampere.

Løgstør: Mod Øst og Vest Pakis, kun for kraftige Dampere.

Aalborg — Hals: Pakis, lukket for Motorsejlere.

Hals Bro — Klokketønde: Sammenpakket Kvadderis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Mariager Fjord: Indløbet Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Randers Fjord: Indløbet Drivis (og Fastis paa Grundene), lukket for Motorsejlere. Fjorden svært Fastis med Sjapis i Rende, kun for kraftige Dampere.

Horsens: Havn og Fjord Sjapis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.

Vejle: Indre Fjord Skibsfart uhindret. Kystis paa Nord-siden.

Kolding: Skibsfart uhindret, bredt Kystisbælte.

Haderslev: Fjorden Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Odense: Fjorden tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Rørvig: Sydlige Bredning sammenpakket Sjapis, lukket for Sejlskibe til alle Fjorde.

Frederikssund: Fastis og sammenpakket Is, kun for Dampere og kraftige Motorsejlere.

Roskilde: Havn og indre Fjord tynd Fastis, kun for kraf-tige Dampere.

Præstø: Tynd Fastis, Rende, lukket for Sejlskibe.

Vejrø: Mod Syd Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Bandholm: Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Guldborg: Mod Nord sammenpakket Sjapis, kun for kraf-tige Dampere. Nykøbing tynd Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.

Karrebæksminde: Fjorden svær Fastis, Rende.

Tærø: Ulfsund Fastis, kun muligt for Dampere.

Stege: Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp. Bøgestrøm-Kallehave lukket.

Nysted: Havn Fastis, kun for kraftige Dampere. Bredning spredt Drivis, uhindret.

Nakskov: Havn sammenpakket Sjapis. Fjord Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Marstal: Havnen Sjapis, uhindrende.

Tyskland.

Pillâu: Königsberg Seekanal svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Swinemünde: Haff svær Drivis, Rende.

Warnemünde: Warnow spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Elben: Belumerschanze-Brunshausen spredt Drivis, ved Brunsbüttelkoog Sejlskibe Bugserhjælp.

Sverige.

Sundsvall og Hudiksvall ingen Melding.

Gävle: Søen ved Eggesgrund og Skutskärshamn Fastis, kun for kraftige Dampere. Nordre Løb og Red Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Söderhamn: Søen isfri. Kapellskär-Furusund sammenpakket Is, Rende.

Sandhamn: Søen og indtil Trälhavet isfrit. Trälhavet-Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Strömstad: Idefjorden og Dynekilden indre Del svær Fastis, lukket.

DE ARGENTINSKE INDVANDRINGS-BESTEMMELSER

Den argentinske Regering har udstedt et nyt Dekret, hvorefter Kaptajner paa Skibe, som, i Tilfælde af Rømning af nogen af Besætningen, ønsker at undgaa de Straffebestemmelser, som indeholdes i fore-liggende Dekret, bør til Generaldirektionen for Im-migrationen, inden saadan Rømning har fundet Sted, indlevere fuldstændige Dokumenter som fordres af Immigranter, samt lade Besætningen undergaa samme Lægeundersøgelse som for saadanne. Saasnart disse Vilkaar er opfyldt, kan Medlemmerne af Besætningen forblive i Landet uden Følger for Skibsføreren.

I Tilfælde af, at de i foregaaende Afsnit angivne Foreskrifter ikke er fulgt, paalægges der Skibsfø-eren for hver Person tilhørende Skibet, som ikke ved Afrejsen medfølger samme, Bøder til et Beløb af et Hundrede Pesos Guld, hvorfor fordres saadan Kauti-on som foreskrives i Art. 6 af Dekretet af 17. Marts 1925. Nævnte Kauti-on kan stilles af Vedkommende ansvar-lige Person eller Sammenslutning og bortfalder samt tilbageleveres efter to Aars Forløb.

Dekretet af 17. Marts 1925 forandres i Henhold til ovenstaaende Artikler.

AARBOG FOR DEN DANSKE FISKERFLAADE

Fiskeridirektoratet har udsendt 33. Aargang af Aar-bogen for den danske Fiskerflaade, der ligesom dens Forgængere indeholder en Mængde praktiske Op-lysninger for Fiskere.

Aarbogen, der er et omfangsrigt Værk paa over 400 Sider, er delt i Afsnit, af hvilke det første bringer en Række Artikler om Forhold vedrørende de egentlige danske Farvande og de tilstødende Farvande samt de angaaende Fiskeriet i de senere Aar i Danmark ved-tagne Love, Besejlingsregler for de forskellige Far-vande, Register over Fiskerfartøjer og m. m.

Andre Afsnit omhandler Fiskeriforholdene ved Fær-øerne og ved Island og giver fyldig Besked om alt af Interesse desangaaende.

Stoffet er ordnet paa en overskuelig Maade, og Aar-bogen vil sikkert være en værdifuld Haandbog for en-hver, der er beskæftiget i Fiskerivirksomheden her-hjemme saavel som ved Fiskeriet ved Færøerne og Island.

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

Ifølge en Meddelelse fra Spanien skal den spanske Appelsinhøst have lidt betydelig Skade ved Frost. Det er endnu ikke muligt helt at overse den skete Skade, idet de frosne Appelsiner først falder ned ca. 14 Dage efter, at de har taget Skade, men den anslaaes at ville andrage henved 40 pCt. Hvis dette viser sig at være rigtigt, vil der kunne ventes en Del Kancelleringer.

PEST PAA DE CANARISKE ØER

Den danske Legation i Madrid indberetter til Udenrigsministeriet, at der i December Maaned er forefaldet 3 nye Tilfælde af Pest i Santa Cruz de Tenerifa. Der er truffet de fornødne Forholdsregler til Forhindring af Sygdommens Udbredelse.

TAKSTERNE FOR RADIOTELEGRAMMER

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet meddeler, at Taksterne for Radiotelegrammer, der fra og med den 1. Januar 1926 sendes til eller fra danske Skibe vil blive afregnede efter en Kurs af 1 Franc Guld = 0.90 Kr.

UDVIDELSE OG UDDYBNING AF INDSEJLINGEN TIL BUENOS AIRES

Den argentinske Regering har nylig godkendt et Projekt, hvorefter Indløbet til Buenos Aires' Havn, der i Øjeblikket er 30 Fod dybt og 100 Meter bredt, skal uddybes til 35 Fod, medens Løbets Bredde bliver 150 Meter. Ved Udvidelsen af Løbets Bredde vil det fremtidig være muligt for to af de største Ocean-dampere samtidig at løbe ind eller ud af Havnen uden at genere hinanden.

Udgifterne ved Gennemførelsen af Projektet anslaaes til 11,858,769.25 Doll., og Planen vil nu blive forelagt Kongressen til Vedtagelse.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. DECEMBER 1925.

London	19,64	Madrid	57,45
New York	406,00	Amsterdam	163,35
Berlin	96,55	Stockholm	108,90
Paris	15,20	Oslo	82,30
Antwerpen	18,60	Helsingfors	10,22
Zürich	78,55	Prag	12,02
Rom	16,55	Wien	57,25

POSITIONSLISTE PR. 28. DECEMBER 1925

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 23.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø* oplagt i Helsingør.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Shanghai 22.12.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, pass. Cape Race 21.12. paa Rejse til Danmark.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Hull 24.12.
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Cardiff 24.12.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.
 s.s. *Alf* ank. Blyth 26.12.
 s.s. *Alfa*, pass. Holtenau 26.12.
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Rufisque 23.12.
 s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Lissabon 26.12. til Kbhvn.
 s.s. *Atsund*, Nielsen, ank. Stockholm 26.12.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Frontera 10.12.
 s.s. *Anna*, ank. Aalborg 27.12.
 m.s. *Annam*, Mouritzen, afg. Suez 25.12. til Betawan Deli.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Dunkerque 19.12.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Dunkirk 24.12.
 s.s. *Argentina*, Juell Larsen, ank. Kbhvn. 24.12.
 m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Kanariske Øer 9.12. paa Rejse til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, ank. Boston 26.12.
 m.s. *Asia*, Honoré Christensen, ank. Hamburg 26.12.
 s.s. *Askø*, Olsen, ank. Køge 21.12.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Dakar 21.12.
 s.s. *Allantic*, Olsen, ank. Aarhus 21. 12.
 m.s. *Australien*, Dahl, ank. Hull 20.12.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Kbhvn. 29.12.]
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i Kbhvn.]

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i Kbhvn. siden 8.12.
 s.s. *Belgien*, ank. Methil 25.12.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. Kbhvn. 28.12. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s.] *Birgit*, Bang, afg. Grangemouth 28.12. til Kbhvn.
 s.s.] *Birte*, Christensen, afg. Monastir 27.12.

s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 19.12.
 s.s. *Bodil*, afg. Harnäs 28.12.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Norrköping 25.12.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 27.12.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Burntisland 25.12.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, ank. Blyth 26.12.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Rosario 20.12.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Rotterdam 25.12.
 s.s. *Brelland*, Hansen, afg. Kbhvn. 28.12. til Blyth.
 s.s. *Britta*, afg. Tuborg 24.12.
 s.s. *Broholm*, afg. Catania 28.12. til Messina.
 s.s. *Brosund*, Skou, afg. Ayr 11.12. til New York.
 s.s. *Brynild*, Huus, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Tarafa 23.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Fr'havn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, afg. New York 18. 12. til Kbhvn.
 s.s. *Carmen*, pass. Gibraltar 27.12.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Antwerpen 25.12.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. St. Thomas 23.12. til San Francisco.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rotterdam 16.12.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Boston Mass 24. 12.
 s.s. *Cimbria*, Madsen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Bordeaux 27.12.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Dakar 19.12. til Amerika.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Liverpool 16.12.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Gibraltar 28.12.
 s.s. *Dan*, Martinsen, afg. Baratti 28.12. til Herrenwyk.
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Aarhus 24.12.]
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Holbæk 26.12.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. København 24.12.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Vejle 26.12. til Danzig.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 13.12. til Aalborg.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk 25.12.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Rotterdam 27.12.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Miami 4.12.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Eksportfart, afg. Newcastle 28.12. til Hartlepool.

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: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

MIDDLES-
BROUGH

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

LONDON

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

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.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

GLASGOW

NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO., LTD

WALLSEND-ON-TYNE SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: »News, Wallsend« & »News, Sunderland«

Maskinbyggeri

Kedelsmedie · Jernstøberi · Metalstøberi · Kobbersmedie

Krumtapaksler og Skruetaksler leveres fuldt færdige.

Smedearbejde af enhver Art
udføres.

*

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

WALLSEND-
ON-TYNE

DUNDEE

E. von MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER

SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

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. Cook« · »Hutton« · »Stag«

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.

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

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM, OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved
Teese-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. *Dorrit*, pass. Helsingør 28.12.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Blyth 21.12.
 s.s. *Ebba*, afg. Gefle 25.12.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Genua 28.12. til Marseille.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 23.12.
 s.s. *Elite*, Schmidt, ank. København 24.12.
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt i København 5.12.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. West Hartlepool 24.12.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Leith 26.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aarhus 24.12. p. R. t. Imminghavn.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. København 24.12. til Blyth.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Norrköping 22.12. til London.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Vancouver 27.12.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Durban 27.12.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Kbhvn. 19.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Dunston 21.12. p. R. t. Kbhvn.
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Helsingfors 27.12.
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, afg. Methil 25.12. til Kbhvn.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. København 23.12.
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falsria*, Mouritzen, afg. Suez 25.12. til Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Stockholm 27.12.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, Kbhvn.-Frederikshavn og Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, afg. Alexandria 23.12. til London.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Hull 19.12.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. Kobbervik 26.12.
 s.s. *Frankrig*, ank. Grangmouth 27.12.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Matanzas 26.12.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, afg. Aden 23.12. til Menado.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. Kbhvn. 19.12.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. St. John N. B. 24.12.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Methil 22.12.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Miami 16.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gaulatyr*, Nielsen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Gerda*, ank. Nantes 28.12.
 s.s. *Geysir* oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbhvn. 24.12.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Spezia 23.12.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Aalborg 26.12.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. London 21.12.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Havre 26.12. til Bordeaux.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Dover 26.12. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Durban 21.12.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Aarhus 26.12.
 s.s. *Harald*, oplagt i Kbhvn. 23.7.
 s.s. *Harriet*, afg. Liverpool 28.12.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronika, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Genoa 25.12.
 s.s. *Helga*, pass. Dungeness 26.12.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 9.12.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Burntisland 26.12.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 24.12.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 23.12. til Kbhvn.
 s.s. *Holland*, afg. Danzig 24.12.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt i Kbhvn.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Empldocle 28.12.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Iquique 25.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Ayr 23.12.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Danzig 26.12.
 s.s. *Island*, Frandsen, Rutebart Kbhvn.-Leith-Island.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Sarpsborg 23.12. til Philadelphia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiøning, ank. Kbhvn. 26.12.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Rufisque 28.12.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. San Francisco 15.12. til Hamburg.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Orleans 24.12.
 s.s. *Jenny*, pass. Holtenu 28.12.
 s.s. *Johanne*, ank. Cardiff 18.12.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jornsborg*, Andersen, ank. Danzig 14.12.
 s.s. *Josey*, Jensen, afg. Nuevitas 15.12. til Queenstown.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Nassau 24.12.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Rotterdam 25.12.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Stettin 24.12.

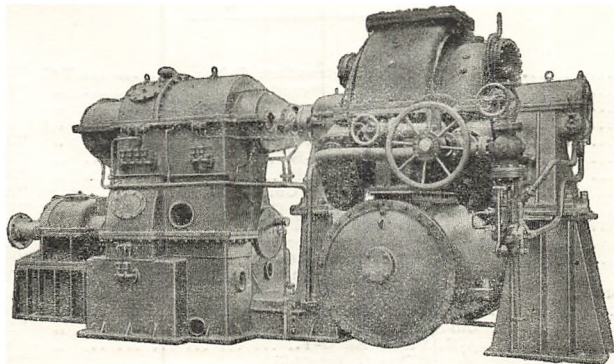
K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Blyth 15.12.
 s.s. *Kalø*, Andreassen, ank. Königsberg 22.12.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 26.12. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Sarpsborg 11.12. til Boston.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Perim 25.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.
 Økonomisk.
 Enkel
 Konstruktion.



Lille Rumfang.
 Lille Vægt.
 Let tilgængelig.

UDFØRES I ALLE STØRRELSER FRA 400 TIL 10.000 HK.

AKTIESELSKABET **ATLAS** KJØBENHAVN L

Montreal Ship Supply Company

MONTREAL

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

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

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

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

JONATHAN MAY & SØNNER

LADELPHIA

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

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

MANCHESTER

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

Frægt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

CARDIFF

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

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

JAMES & HODDER

BRISTOL

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEGRAGTNINGS-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

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S · WATKINS'

Medlemmer:

HELSINGFORS

Björkö-Sund	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel.	"Mittler"
Do.	Seppinen & Co. Stevedores	"	"Mannola"
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.	"	"Association"
Helsingfors	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
Hangö	A-B. Hangö Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
Raumo	Wass & Lundberg O-Y	"	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"	"Wahlbros"
Kristinestad	The Association Stevedoring Co.	"	"Snekker"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"	"Lindqvist"
Wasa	A-B. Victor Ek O-Y	"	"Victorek"
Do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"	"Merivälitys"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co.	"	"Association"
Yxpilä	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Möllersvik	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Himango	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores	"	"Despatch"
Uleåborg	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
Haukipudas & Ijo-Röyttä	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"	"Byggling"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"	"Stevedoringco"
Do.	Torneå Skeppstuveri Co.	"	"Stowing"

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. London 27.12.
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Esbjerg-Parkeston Ruten
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Matanzas 26.12.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. London 18.12.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12. til Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Toulon 29.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Trapani 18.12.
 s.s. *Lillian*, ank. Coruna 28.12.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, ank. København 29.12.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 19.12.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 10.12. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Maine*, Heide, i Dok i Frederikshavn siden 6.12.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kobe 26.12.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Rouen 25.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 26.12. til Kaolack.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Marie*, pass. Lizard 26.12.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kalundborg 28.12.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 15.12. til St. Vincent.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Lissabon 27.12. til Oporto.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. London 18.12.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Ceuta 28.12. til Melilla.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Barcelona 18.12.
 s.s. *Møen*, Olsen, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Teneriffa 24.12.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Methil 23.12.
 s.s. *Nancy*, ank. Helsingfors 25.12.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Singapore 28.12.
 s.s. *Nautik*, afg. Raumo 25.12.
 s.s. *Neptun*, ank. Methil 23.12.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Oslo 23.12. til New York.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 26.12.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Vestervik 24.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.
 m.s. *Oregon*, afg. Bahia 18.12. til Skandinavien.
 s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Swansea 20.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 19.12. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Burntisland 25.12.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Grangemouth 18.12.
 s.s. *Palnatoke*, Bast, afg. Rouen 28.12.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. St. Thomas 21.12. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N.S.W. 19.12.
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 26.12. til Danmark.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Perth 22.12. til Adelaide.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Kbhvn. 19.12. til Kotka.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Kalmar 22.12.

R

s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.
 s.s. *Rhone*, i Eksportfart, afg. Leith 28.-29.12. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Dunston 27.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kbhvn. 24.12.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Oran 19.12.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Eksportfart, afg. Newcastle 28.-29.12. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Seine*, afg. København 26.12. til Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Le Havre 26.12.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Cape Town 18.12. paa Rejse til Dunkirk.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Fremantle 15.12. til Suez.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Cape Town 18.12. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Honolulu 17.12. paa Rejse til Kobe.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Sydney 23.12.
 s.s. *Sigrun*, Jørgensen, ank. København 24.12.
 s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Riga 27.12.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Cape Wrath 25.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Skutskær 16.12.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. København 26.12.
 s.s. *Skinfaze*, ank. København 16.12.
 s.s. *Skjold*, afg. Aarhus 28.12. til Middelfart.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Reykjavik 22.12.
 s.s. *Skotland*, ank. Swansea 17.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Smut*, Hansen, pass. Brunsbüttel 28.12. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. London 27.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 19.12.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. Dungeness 27.12.
 s.s. *Stella*, ank. Hangø 28.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Norfolk 11.12. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Stettin 26.12.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i Kbhvn. 24.11.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Rufisque 14.12.
 s.s. *Svend*, Nielsen, ank. Kbhvn. 28.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 25.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Antilla 24.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Nizza 23.12.]
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.
 s.s. *Taarnholm*, afg. Odense 26.12. til Danzig.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.
 s.s. *Texas*, afg. Teneriffa 17.12. til Golfen.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 26.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Dunston 16.12. til Trapani.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Antwerpen 21.12. til Singapore.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Pensacola 25.12.
 s.s. *Trondhjem*, Ankersø, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 27.12. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr*, Christensen, oplagt i Kbhvn. 21.12.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 23.12.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 24.11.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Aalborg 24.12.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Cardiff 21.12. til Las Palmas.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Antwerpen 17.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Røuen 17.12.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. New York 22.12.
 s.s. *Vidar*, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Petersen, oplagt i Kbhvn. 16.12.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. Ghent 26.12. til Hartlepool.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 28.12.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Antwerpen 26.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt siden 27.10.
 s.s. *Yrsa*, (Lauritzen), afg. Cardiff 23.12.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Carnerbrook 21.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Aalborg 24.12.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
 ABONNEMENT KR. 4,00 FR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

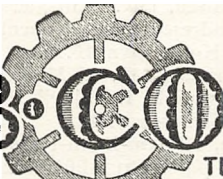
Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt
1848



Teleg.-Adr.:
Amiante

M. B. COHIN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier
samt tekniske Rekvistter for Damp- og Motorskibe

ASBESTPAKKET KEDELBESLAG.

KLINGER'S
STEMPEL-SKYDEVENTILER.**ESBJERG**
TOVVÆRKS-FABRIK A/Sleverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

STEVEDORING COMPANY
GYLSENSOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.

Telefon: Central 770.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægttere og
Rhin-Baade*
Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator KompagnietAdm. Direktører for
»ACCURATE CO., Ltd.
Korporationen for edsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes TillidTelegram-Adresse: DENIELSEN, Telefon No. 409
Codes: Watkins 1881 og Till. 1684, Scott's 10. Udg. 1906**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.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredereis Protection Club

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent
Befragtningsforretning*

STATSELF.: 196
TELEGRAM-ADRESSE:
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4
KØBENHAVN B

FRIHAVNEN-KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN

*

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegrejer

*Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til*

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

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

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

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

MAX MØLLER

AKTIESELSKAB

NYHAVN 44 · KJØBENHAVN K

TELF. CENTRAL
7986 · 12536

*

Dæk- og Maskin-Stores

FOR
DAMPSKIBE
MOTORSKIBE
SEJLSKIBE

*

FORLANG TILBUD

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rute fart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak og andre Træsorter. Ekspert til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa

KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR: HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

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

**DET FORENEDE
DAMPSKIBSSELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: “Holmæld”
Amaliegade 36

VEREENIGD CARGADOORSKANTOOR

(Forende Befragtnings Kontor)

B. J. VAN HENGEL · DE WED. JAN SALM & MEIJER
HUDIG · VØDER & Co. · D. BURGER & ZOONS
Sammensluttede Kontorer.

Skibsredere · Skibsmæglerere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«

REDERIJ J. H. BERGMANN

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626 · 46688 · 49399

15 SLÆBEDAMPERE

Specialitet: Havnebugsering. Billigste Priser i Amsterdam.

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

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

GLASGOW

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: “FREIHTS”

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

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

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

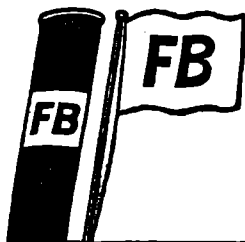
CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

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

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

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

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 2

FREDAG 8. JANUAR 1926

33. AARG.

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

STRÆNGE TIDER FOR ALLE

I Ugens Løb har den københavnske Presse, og en meget stor Del af Provinspressen, indgaaende beskæftiget sig med Danmarks Skibsfart, det af vore Hovederhverv, som ellers er henvist til at føre en beskeden og indeklemmt Plads mellem Bagsidernes Annonce-Falanxer. Den direkte Aarsag hertil har været Skibsreder *Hugo Marx-Nielsen's* manende Artikel i dette Blad — »Tanker ved Aarsskiftet« — som fortsættes i dette Nummer, og specielt hans Forslag om Oprettelsen af et dansk, eventuelt inter-skandinaviske Fragtnavn, et Forslag, som han forøvrigt allerede fremsatte i *Scandinavian Shipping Gazette* for den 11. December.

Fuldt moderne og økonomisk drevet Tonnage fylder nu Havnene Verden over, skrev Hr. Marx-Nielsen i sin Artikel, ikke som kærkomne Gæster, men som uvirksomme Rustslugere, der ligger som Symboler paa Verdenstrafikkens Sammenbrud. Og varsler dette ikke strenge Tider for alt og alle?

Vist gør det saa. Det bekræftende Svar foreligger allerede: Arbejdsløsheden er igen denne Uge steget i en foruroligende Grad, ca. 85,000 Mand, hvoraf de fleste er dygtige arbejdsvillige Mænd, er nu uden Arbejde. Og intet tyder paa, at de kommende Uger vil vise en Bedring. Indenfor Skibsfarten er det modsatte i alt Fald Tilfældet. Oplægningerne er igen steget i Ugens Løb. Den 4. Januar var der af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe oplagt ialt 50 Dampskibe med en samlet Brutto Registertonnage af 62,753 Tons (94,564 Tons d.w.).

Regeringen søger at bøde herpaa ved ekstraordinære Understøttelser og ved at sætte flere Statsarbejder i Gang. Det er selvfølgelig let at kritisere Regeringen og paapege, at nationaløkonomisk set er dette Misgreb, og at den slunkne Statskasse og de overbeskattede Skatteydere ikke kan bære disse Ekstrabyrder, og at dens Forholdsregler dæmper op for den sunde og hurtige Deflations naturlige Løb. Men der er nu engang ikke nogen anden øjeblikkelig Løsning af Arbejdsløsheds-Problemet, naar Arbejderne ikke frivilligt vil gaa ind paa en Lønreduktion, der sætter Skibsfart og Landets øvrige Erhverv i Stand til at møde deres udenlandske Konkurrenter paa nogenlunde lige Vilkaar — og saa stor Magt har en Arbejder-Regering altsaa ikke. Den kan regere alle os andre ret enevældigt, kun ikke Arbejderne. Naturligvis har det Kuriositetens Interesse at leve i et Land, hvor det bagvendte er Mode, og hvor Halsen løgrrer med Hunden. Desværre er det saa rædsomt dyrt.

Men det er umuligt — selv for en Arbejder-Regering — at fortsætte denne Politik ret længe. Den forarmer Landet Dag for Dag, og fortsættes den, bliver Arbejdsløshed og andre aktuelle Problemer uløselige. Den kan ialt Fald ikke fortsættes uden tilsvarende Nedskæringer paa andre Budgetter. Og der er nok at skære ned af. I sin ovenfor omtalte Artikel berørte Hr. Marx-Nielsen flere fuldstændig unødvendige Statsinstitutioner, som snylter paa Søfarten, og

Samfundet og derfor bør nedlægges. Og de er ikke de eneste. Aar for Aar vokser Statens Budget, saa det i Dag er fire Gange saa stort som for 20 Aar siden. De fleste statsdrevne Virksomheder arbejder med et altfor stort Personale. Det kunde gaa saalænge vi baskede som neutrale i Krigens økonomiske Straaleglans. Men Ekstravagancernes Tid er nu forbi. Nu maa vi ikke alene sætte Tæring efter Næring, men ogsaa betale for de sidste ti Aars Letsindigheder. Og vi har ingen naturlige Rigdomskilder, ingen nationale Reserver at ty til — vi har kun, som vi tidligere har bemærket, vore Hjerner og Arbejdsnæver at falde tilbage paa. Vi staar overfor strenge Tider alle sammen. Det er Regeringens uafviselige Pligt at vise i alt Fald den gode Vilje til at spinke og spare.

SAA VÆRE DU DA SKRINLAGT —

Vore Læsere vil sikkert mindes den store Kampagne, som Helsingør sidste Aar startede som Propaganda for en mægtig Havneudvidelse. I Modsætning til de fleste Blade, der hilste den energiske Helsingør-Borgmesters Storhavnsfantasier med Skaaltalebegejstring, advarede vi i en Række Artikler imod den ganske upaakrævede Udvidelse og paaviste, hvorledes en saadan Udvidelse vilde blive en Møllesten om Halsen paa det oplandsfattige Helsingørs Borgere. Vi gik nemlig ud fra den naturlige Forudsætning, at Helsingør selv maatte betale for sin Havneudvidelse, medens den ikke fagkyndige Majoritet i Helsingørs Byraad gik ud fra som givet, at Staten skulde punge ud — det er god Sæd og Skik i demokratisk Lag at lade Staten betale for de Ting, som man i og for sig nok vil have, naar man kan faa dem gratis, men som man nødig vil udrede af sin egen Lomme.

Helsingør var vaagnet af sin Tornerosesøvn to Aar for sent. Der var for mange Spor, der skræmmede Regeringen fra at stille Statens Midler til Disposition. Dog erklærede Staten sig villig til at deltage i Bekostningen, hvis Helsingør selv vilde afholde godt og vel Halvdelen af de projekterede Udgifter samt garantere selv at betale eventuelle (næsten bombesikre) Overskridelser paa Havneprojektet. Den ikke-fagkyndige Majoritet i Byraadet trumfede imidlertid igennem, at Helsingør, til Trods for velmente Advarsler fra Skibsfartens Side, akcepterede Regeringens Tilbud.

I Mellemtiden maa Regeringen selv være blevet betænkelig ved det helsingørske Vovemod — eller havde den hele Tiden ventet, at Helsingør vilde sige Nej Tak til Tilbudet om den skrapt betingede Statsstøtte? I alt Fald staar vi nu over for den fuldbyrdede Kendsgærning, at Ministeriet for offentlige Arbejder har tilskrevet Byraadet og nedlagt Veto imod Planens Realisation. Dette Veto er baseret paa en Udtalelse fra Indenrigsministeriet. Dette har fundet, at det ligger udenfor Købstadkommunallovens Forudsætninger, at Helsingør Købstad-Kommune paatager sig en Forpligtelse til gennem 30 Aar at udrede 200,000 Kr. aarlig til en Institution, der er beregnet paa at bære sig selv.

Vi lykønsker af vort ganske Hjerte Helsingørs nuværende og fremtidige Borgere til dette ministerielle Veto. Der var ikke Brug, og vil aldrig blive Brug, for den projekterede Udvidelse af Helsingørs Havn. I bedste Tilfælde vilde den koste Helsingør ca. 6 Mill. Kr., mere sandsynligt 8 Millioner, og i allerbedste Tilfælde vilde Havnen Indtægter blive nogle faa Tusind Kroner større om Aaret end de nuværende. Regeringens seneste Standpunkt i denne Sag er al Ære værd — ét Rødby er saamænd mere end nok.

FORHOLDENE I UDLANDET

I *Scandinavian Shipping Gazette's* yderst interessante Nytaarsnummer belyser internationale Avtoriteter paa Skibsfartens og Skibsbygningens Omraade om Situationen i de forskellige Lande i Evropa.

Hovedsummen af de paagældende Fagmænds Iagttagelser kan ikke siges at være særlig optimistisk. Dog sporer man et noget lysere Syn paa Fremtidsudsigterne i Formanden for Baltic og White Sea Conferencen, Theo E. Salvesens Betragtninger, ligeledes hos den administrerende Direktør for Smith's Dock Company, Mr. Lancelot Smith, som »føler at vi nu er paa mere sikker Grund med skellig Grund til at vente bedre Tider for Handel og Industri«. Men begge indrømmer, at Aaret 1925 har været en stor Skuffelse.

Det er et ejendommeligt Tidens Tegn, at Frankrig, der for Tiden gennemgaar, maaske den værste økonomiske Krise, det har været ude for siden den store Revolution, er det eneste Land, der kan prale med, at dets Skibsfartsselskaber har haft stigende Indtægter. Denne falske Velstand er selvfølgelig en direkte Følge af den franske Francs lave Kurs, idet Lønninger og alle andre Udgifter betales i Francs, medens Hovedparten af Fragterne indtjenes i Sterling og Dollars. Et andet ejendommeligt Faktum er, at de franske Værfter ikke har modtaget nogen Bestilling fra franske Rederier siden Januar 1925, medens de har haft en Mængde Ordre fra udenlandske Selskaber. Det alvorligste Spørgsmaal for fransk Skibsfart i 1925 var Genindførelsen af 8-Timers Dagen om Bord. M. Leon Meyer,

der en kort Tid var Chef for det franske Regeringsdepartement for Handelsflaaden bærer Ansvaret for denne ubetimelige og meningsløse Lov. Frankrig er hidtil det eneste Land, der har sanktioneret denne for-dærlige Prøve paa det Arbejde M. Albert Thomas' internationale Konventions-Fabrik i Geneve producerer.

Hr. *Tryggve Swendsen* udtaler i en udmærket Artikel om Forholdene for den norske Skibsbygningsindustri, at disse i Øjeblikket er overordentlig vanskelige, og at Udsigterne for dette Aar er meget mørke.

Hr. *Gunnar Carlsson*, Direktør for Transatlantisk Dampskibsselskab, Göteborg, fremhæver i en Artikel om Sveriges Skibsfart, at medens Danmarks og Norges Fragtindtægter er gaaet tilbage som Følge af Kursstigningen i den danske og den norske Krone, viser de for Sveriges Vedkommende nogen Opgang, men Sveriges Skibsfart har iøvrigt, tilføjer han, arbejdet under store Vanskeligheder.

Med Hensyn til Sveriges Skibsbygnings-Industri udtaler Hr. *Ernst A. Heden*, Götaaverken, Göteborg, at der i Aarets Løb søsattes et ret stort Antal Skibe, saaledes at Aaret kun overgaas af 1920 og 1921.

I Tyskland har Skibsbygningen i 1925 haft meget trange Kaar, og Hr. *Max Mörck*, Direktøren for *Bugsier*, Hamborg, erklærer, at Væfternes kommende Aarsregnskab vil vise, hvor daarligt Aaret har været.

I Holland har Forholdene ikke været bedre end i den øvrige Del af Verden hvad Skibsfarten angaar. Skibsbygnings-Industrien har væsentlig klaret sig ved Reperationsarbejder.

Sammenholder man de Udtalelser om det forløbne Aar, der er fremsat fra de forskellige Lande, kommer man til det Resultat, at Værfterne er blevet ramt endnu haardere af Depressionen end Skibsfarten, idet Rederne som Følge af Tonnage-Overskuddet har været uvillige til at bestille nye Skibe.



ISMELDINGER P R. 6. JANUAR 1926

Danmark.

Telegrammer (Meldingen gælder for Tiden siden den anførte Dato; ny Melding telegraferes, naar Is- eller Besejlingsforholdene har forandret sig væsentligt).

Løgstør (4) Pakis og Skrueis, kun for kraftige Dampere.

Roskilde (4) Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Sandholm (21) Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Karrebæksminde (21) Fjorden Fastis, Rende.
Meldt isfri: Aalborg-Hals, Randers Fjord.

Sverige.

Søen ved Skag og nordligere Stationer lukket.
Søen ved Härö isfri.
Angermanälven Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Søen ved Brämö Drivis, kun for kraftige Dampere.

Brämö-Draghällan Fastis, kun for kraftige Dampere.
Alnösundet Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Søen ved Lilljungsfrun Drivis, lukket for Sejlskibe.
Søen ved Eggegrund Fastis, kun med Isbryderhjælp.
N-Løb til Gävle Fastis, Rende.
Øregrundsgrepen lukket.

Søen ved Grundkallen og Söderarm isfri.
Søen ved Sandhamn isfri. Til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Søen ved Landsort isfri. Til Stockholm Fastis, Rende.

Hävringe-Oxelösund isfrit.
Kalmarsund usigtbart.

Tyskland.

Pillau: Königsberg Seekanal svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

NY NORSK OVERSØISK RUTE

Rederne *Fearley & Eger* og *A. F. Klaveness & Co.*, Oslo, har i Fællesskab med deres respektive 3 og 2 Motorskibe paa 7,850 Ton hver for en Tid siden oprettet en Lasterute fra Mexico Gulven til Japan, derfra til Filippinerne og tilbage til Gulven. Fra Gulven laster Skibene hovedsagelig Bomuld og Fosfat samt en Del Stykgods, og fra Filippinerne Sukker, Hamp og Copra til Gulven. Fra Japan til Filippinerne gaar Skibene i Ballast.

Linjen er Medlem af Fareast Conferencen og er allerede saa godt indarbejdet, at Skibene har fuld Last begge Veje.

NAVIGATION DUES I SEVILLA

Udenlandske Skibe skal fremtidig i Sevilla erlægge samme Afgift til Havnemyndighederne, som indenlandske Skibe betaler.

TANKER VED AARSSKIFTET

AF SKIBSREDER HUGO MARX-NIELSEN

(Af Firmaet Marius Nielsen & Søn).

(Fortsat fra Nr. 1).

Subvention til Skibsbygningen forkastelig.

England bærer her som Foregangsland et stort Ansvar, og det er med Ængstelse, at man ser Lande som Holland, Spanien og Italien følge Eksemplet, hvilket kun kan bidrage til at forlænge Krisen.

Det er bemærkelsesværdigt at se, at Arbejdsløsheden indenfor Industrien møder langt større Forstaaelse end Verdenstraffikkens Sammenbrud, hvis Konsekvenser i langt højere Grad vil berøre Samfundet som Helhed. Bring først Skibsfarten til Blomstring, saa skal Værfterne og andre Industrier, der lever af Skibsfarten, nok følge efter, men er det ikke den omvendte Verden, at opretholde disse Industrier ad kunstig Vej og lade Hovedkilden til alt Arbejdet falde sammen.

Man har nu kun det Haab, at det S.O.S. call, som enstemmigt fandt sit Udtryk gennem den Resolution, der i Juni Maaned blev vedtaget paa The Baltic and White Sea Conference's Aarsmøde i Oslo om, at enhver Subvention til Skibsbyggerne af Rederne betragtes som et Onde, maa blive hørt og forstaaet af de forskellige Landes Regeringer, og at man i hvert Fald i Danmark vil spørge Skibsfartens kyndige Mænd, inden noget lignende finder Sted her i Landet. Danmark har saa godt som fornyet sin Tonnage under og efter Krigen, og det gælder for Danmark at bevare den, som den er, og ikke gennem kunstige Ophjælpningsmidler af Industrier, der skal leve af Skibsfarten, bidrage til en yderligere Overproduktion, der kun kan blive skæbnesvanger.

De kontinentale Havne overlegne.

Medens England paa dette Punkt har vist Vejen for nye Idéer, der er mindre heldige, har Skibsfartens Moderland ellers bevaret en ødelæggende Konservatisme paa mange Omraader. Der er mange Nationer, der ser paa England som den naturlige Verdensmagt, der gennem sin gamle Handelskultur og Retlinethed er selvskrevet til at lede og støtte, men disse Nationer ser med Ængstelse, at den konservative Handelspolitik langsomt fravrister Landet Sceptret og overgiver det i andre Hænder, hvad Europa vist kun daarligt kan være tjent med. Det er navnlig indadtil, at Konservatismen mærkes, idet man finder en mærkelig Mangel paa Forstaaelse af Nødvendigheden af at gøre engelske Havne konkurrencedygtige.

Enhver Reder ved, at de kontinentale Havne, sammenlignet med de engelske, frembyder store Fordele baade i Retning af Faciliteter og Billighed. Disse Fordele kommer uvilkaarligt de kontinentale Konsumenter og Producenter til Gode, samtidig med, at de engelske stilles paa en tilsvarende ugunstig Fod.

Det maa ganske vist fremhæves, at der fra ansvarlig Side er bleven nedlagt et stort og af Rederne meget paaskønnet Arbejde for at faa raadet Bod paa de bestaaende Misforhold, der imidlertid er saa rodfæstede, at der vil gaa lang Tid, inden de engelske Havne vil kunne komme op paa Siden af Havnene paa Kontinentet.

Paa rette Sted har man altsaa Øjnene aabne for den Fare, der truer Englands ledende Stilling, men hvad nytter det, naar disse Autoriteter stadig støder paa Vrangvillighed og direkte Modstand hos Havnebestyrelser, Jernbaneselskaber, Stevedorer og Arbejder-Fagforeninger.

Disse ledende Mænd burde overvinde deres Modvilje mod at lære af andre, de burde ryste det aarhundredgamle Støv af sig og se sig lidt om i Verden;

det kunde dog være, at den havde forandret sig lidt i de sidste 10 Aar.

Customs of the Port.

Det er imidlertid ikke alene »Charges and obsolete facilities« i de engelske Havne, som Rederne mener at burde anke over. Gang paa Gang bliver man stillet overfor de saakaldte »Customs of the port«, hvis blotte Eksistens kun kan tilskrives en Konservatisme, der i Tider som disse, da ingen har Raad til at følge sine personlige Sympatier, uvægerligt vil volde Landet som Helhed ubodelig Skade.

Det maa eksempelvis betegnes som en kortsynet og utilbørlig Coutume, naar de engelske Trælastimportører vedblivende mener at kunne forlange deres Trælaster leveret andre Steder end ved Skibets Side. Forholdet er i Dag det, at man i de fleste Havne praktisk talt forsøger at tvinge Rederen til at levere saadanne Ladninger ind ad Døren til den engelske Modtager, hvilket ikke blot er i Strid med internationale Sædvaner, men stort set betyder en væsentlig Fordyrelse af den paagældende Vare. Det er nemlig klart, at Modtageren, der er paa Stedet, langt bedre end den udenlandske Reder er i Stand til at kontrollere, at det Vederlag, der afkræves for at transportere Varen fra Skibet til dens endelige Bestemmelsessted, bliver holdt paa et rimeligt og forsvarligt Niveau.

Samtidig med at Modtageren, respektive Varens Modtager, vilde opnaa den direkte Fordel, som formindskede Udgifter betyder, vilde det, at de engelske Købmænd lagde nogen mere Forstaaelse for Dagen, have til Følge, at nogen af den Utilfredshed, som Rederne almindeligvis nærer overfor engelske Havne, vilde forsvinde, noget som selvsagt vilde komme »the man in the street« til Gode, derigennem at Transporten af det engelske Samfunds Fornødenheder vilde kunne udføres til en lavere Pris, end Tilfældet er nu.

Forsinkelser ved Kullastningen.

Et Forhold, som jeg heller ikke i Aar vil undlade at henlede alle Rederes Opmærksomhed paa, er visse Kulsorters Forsinkelser af Skibene paa Lastepladserne. Det er ganske urimeligt, at Rederne skal transportere disse Ladninger til samme Rate som andre, der gennem deres rigelige og prompte Tilstedeværelse giver Baadene en hurtigere Ekspedition. Disse Kul, af hvilke *trebbles*, *nuts*, *beans* og *washed smalls* er de værste, forsinker Skibene i baade 8 og 14 Dage, hvilket selvfølgelig med den lille demurrage, der gives, er ødelæggende.

Jeg opfordrer endnu en Gang Rederne til at tage dette Spørgsmaal, der selvfølgelig kun kan blive et Fragtspørgsmaal, op. Det burde være saaledes, at hvis disse Kul findes i Lasten, skal det nævnes ved Befragtningen, og en højere Fragt betales for hele Ladningen.

Hvad »*washed coals*« angaar, er der yderligere at bemærke, at der i de sidste to Aar har vist sig en mærkværdig Forskel paa Indtagendet, saaledes at man maa regne med et betydeligt mindre Indtagende end normalt, naar disse Kul transporteres. Jeg har en Formodning om, at Skibet transporterer alt Vandet i Kullene gratis, og at en vis Procent for Vand er fra draget Konnossementsvægten, men dette er uretfærdigt og burde tages op til Undersøgelse.

Frugtfarten paa Spanien.

En anden stor Opgave, som The Baltic and White Sea Conference har paataget sig, er Forsøget paa at skabe et spansk Frugt-Certeparti, der kan danne en

Basis for denne af Frugtkøbmænd og Spekulationsmæglere mishandlede trade.

Forholdene i den spanske Frugtfart har været kaotiske og absolut kun levnet Risiko for Rederen, medens Befragter og Afskiber paa de sindrigste Maader har været dækkede mod Ansvar.

Det kan derfor kun hilses med stor Tilfredshed, at Conferencen har taget Sagen op og i Samraad med kyndige Mænd forsøger at udarbejde og udsende et recommended charter, der om ikke andet kan benyttes som Vejviser, idet Certepartiet paa behørig Maade tager Hensyn til Redernes saavel som til Befragternes Rettigheder og Forpligtelser.

Gennemførelsen af denne Opgave er i første Række betinget af et ubrydeligt Samarbejde mellem Rederne, der formentlig vil faa virksom Støtte af de bona fide spanske Afskibere og Befragtere, der ikke kan være interesserede i, at nogle enkelte samvittighedsløse Kolleger foretager Handlinger, der bringer alt, hvad der har med spansk Frugtfart at gøre, i Miskredit hos Rederne.

Kun er det beklageligt at se, at visse Londonmæglere, der i en Arrække har været stærkt interesserede i denne trade, ganske svigter Rederne i denne Kamp for bedre Betingelser, ja modarbejder det nye Certeparti, men dette vil jo kun fremme den allerede stærke Tendens til at borteliminere dette ubehagelige og unødvendige Mellemlid og fremme den direkte Befragtning med Spanien.

At der ogsaa paa andre Omraader er »something rotten« med Hensyn til Opfattelsen i Spanien af det, der kan gavne og skade Landet, fremgaar af en nylig udfærdiget »Custom House Regulation«, der gaar ud paa, at Konnossementerne for Trælast foruden Stykketal maa angive Vægten i Kilos. Hvis der konstateres en Forskel paa 10 pCt. eller derover mellem den i Konnossementet anførte og den ved Udlosningen fremkomne Vægt, bliver Skibet idømt en Bøde, der andrager 5 Gange det Beløb, Skibet udreder i Taxes.

Denne Fordring bærer tydeligt Præget af at være stillet af Folk, der ikke har det ringeste Kendskab til de Emner, hvorom de lovgiver. I modsat Fald vilde de, der er ansvarlige for Dekretets Udfærdigelse have vidst, at det ikke er almindeligt at konstatere Vægten af en Træladning i Lastehavnen, og selv om en saadan Vægt blev fastslaaet, vilde den i 9 af 10 Tilfælde være illusorisk og misvisende, idet f. Eks. Dækslastens Vægt vil kunne undergaa betydelige Forskydninger ved, at den paa Rejsen til Bestemmelsesstedet bliver udsat for Regn og Søvand, for hvilket det jo dog vilde være aldeles uretfærdigt at holde Kaptajnen eller Skibet ansvarligt.

Dette Dekret har, som venteligt var, mødt afgjort Modstand indenfor Rederstanden, og det er at haabe, at de Forestillinger, der bliver gjort gennem de nationale Foreninger, vil bevirke, at Dekretet uopholdelig trækkes tilbage for aldrig mere at komme til Syne.

Discrimination.

Skønt det efterhaanden er gaaet op for de ansvarlige Parter i de forskellige Lande, at det er uklogt og stridende mod Landenes sande Velfærd at skelne mellem Landets egne og udenlandske Skibe, i Spørgsmaalet om Afgifter etc., findes der fremdeles Lande, f. Eks. Portugal, der stadig mener at gavne sig selv ved at udøve *discrimination*.

En saadan Fremgangsmaade er saa meget mere uforstaaelig, som det jo dog maa være indlysende, at de Fordele, som *discrimination* formodes at ville bringe Landets egen Skibsfart, er saa langt fra at være nogen Fordel for Landet, at den tværtimod virker som en overflødig Beskatning af det paagældende Lands Indbyggere derigennem, at den udenlandske Reder garderer sig gennem en tilsvarende højere

Fragt, tilstrækkelig til at udligne Forskellen, eller ved Certepartibetingelser sikrer sig, at saadanne Ekstraudgifter betales af Befragterne, der selvfølgelig igen paaligner Køberen disse.

Man skulde synes, at der her er Tale om et Problem, der vilde være let at løse i samme Øjeblik, som det sande Forhold gaar op for rette Vedkommende og ikke mindst for Købmændene, som jo i Virkeligheden er den Part, der foreløbig maa udrede Krigsomkostningerne.

Befragternes Overgreb.

En Udtalelse om de Vilkaar, Skibsfarten har arbejdet under i det forløbne Aar, maa nødvendigvis ogsaa omfatte en anden af de mange, maaske den mest uretfærdige Foreteelse, som daglig har mødt Rederne. Det er det Krav, som Befragterne, takket være det Overtag, de for Tiden har, i stigende Grad fremkommer med gaende ud paa, at Rederen skal overdrage Skibets Interesser til den af Befragteren udpegede Mægler eller Stevedor.

De Tab for Rederne, som dette Krav indebærer, er det vanskeligt at udregne i Penge, og man maa undres over, at det paa Baggrund af de sørgelige Erfaringer, enhver Reder har høstet, endnu ikke er lykkedes at skabe en Enhedsfront, der har været tilstrækkelig solid til at faa bortelimineret denne usunde og af moralske Grunde yderst forkastelige Certeparti-Bestemmelse.

Den danske Handelsflaade.

Desværre har de danske Værfter grundet paa Valutavanskelighederne ikke kunnet konkurrere med Udlandet, hvorfor kun 9 af de tilkomne 38 Dampere er bygget her i Landet. Markedsprisen for Tonnage er endnu under Fremstillingsprisen, og med det Tonnageoverskud, der i Øjeblikket er, vil det sikkert være længe, inden det bliver en lukrativ Forretning at bygge ny Tonnage. Det er da ogsaa Reparationerne, Værfterne lever af, og disse gav da ogsaa godt Arbejde de første 6 Maaneder, kun afbrudt af Lockouten, der selvfølgelig betød et stort Tab for de danske Værfter, der i den bedste Tid maatte se Baadene gaa til udenlandske Værfter.

Burmeister & Wains Dieselmotor gaar sin Sejrs-gang over Havene og er et storslaet Bevis for dansk Teknik og Skibsfarts høje Standard.

Tabel A.

Dampskibe.

Tilgang	Antal	Tonnage	
		Brutto	Netto
Købt i Udlandet.....	29	29,583	17,251
Bygget i Danmark.....	9	8,876	4,937
Tonnage-Forøgelse der skyldes Ommaaling		3,061	2,834
	38	41,520	25,022
Afgang			
Solgt til Udlandet	15	11,633	6,909
Forlist	1	1,299	785
Hugget op	2	4,263	2,709
Ikke længere Maskinkraft	1	35	6
Tonnage-Nedgang paa Grund af Ommaaling		1,577	1,071
	19	18,804	11,480
Forskel (Forøgelse)	19	22,716	13,542

For den lille Motortonnages Vedkommende har der ligeledes fundet en Stigning Sted, og det er glædeligt at bemærke, at 26 af 46 Skibe er byggede paa danske Værfter.

TANKER VED AARSSKIFTET (fortsat)

Tabel B.

Motorskibe.

	Tilgang	Antal	Tonnage	
			Brutto	Netto
Købt fra Udlandet	20		3,701	2,225
Bygget paa danske Værfter.....	26		5,370	3,101
Statsskib tilført Registret.....	1		73	45
Sejlskibe udrustede med Motor....	36		1,842	1,314
Tonnage-Nedgang som Følge af Ommaaling			43	47
Tonnage-Forøgelse som Følge af Ombygning	2		36	32
		85	11,065	6,764
Afgang				
Solgt til Udlandet	14		1,539	1,054
Forlist	10		902	655
Tonnage-Nedgang som Følge af Ommaaling			59	109
		24	2,500	1,818
Forskel (Forøgelse)	61		8,565	4,946

Desværre viser Statistikken over Sejlskibe stadig Tilbagegang, selv om man dog ikke maa medregne de 36 Skibe, der er blevet udrustede med Motor, som tabte; men alligevel peger dette Aar ligesom de forrige henimod Tilintetgørelsen af den danske Sejlskibstonnage.

Havneforholdene i Forbindelse med de daarlige Tider samt ikke mindst vor Sømandsstands mærkelige uforstaaende Holdning, der har givet sig Udslag i en lang og ødelæggende Strejke, har altsammen bidraget til dette.

Tabel D.

		Dampskibe			Motorskibe			Sejlskibe			Ialt		
		Antal	Brutto	Netto	Antal	Brutto	Netto	Antal	Brutto	Netto	Antal	Brutto	Netto
1. December 1922..	628	790,114	465,815	790	181,496	116,047	664	98,578	85,156	2,082	1,070,218	667,018	
— 1923..	618	773,742	455,095	840	211,204	138,149	573	79,344	67,901	2,031	1,064,290	661,145	
— 1924..	642	826,442	486,314	885	219,022	142,243	516	68,208	57,865	2,043	1,113,672	686,422	
— 1925..	661	849,158	499,856	946	227,587	147,189	473	63,021	53,275	2,080	1,139,766	700,320	
Forskel	+19	+22,716	+13,542	+61	+8,565	+4,946	-43	-5,187	-4,590	+37	+26,094	+13,880	

Hvis Udsigterne for Skibsfarten var lidt bedre, vilde det jo kun være glædeligt, at vi herhjemme ikke stagnerer eller gaar tilbage, men som Forholdene ligger, er det med Ængstelse, at man ser en Forøgelse,

Det er uforstaaeligt, hvorledes Søfolkene kan faa sig selv til at slaa paa de nationale Strengene, naar de samtidig har gjort deres til, at den danske Eksport kom i en Fare, der langt fra er overstaaet endnu og tillige gør deres til, at den danske Sejlskibsfart langsomt tilintetgøres.

Tabel C.

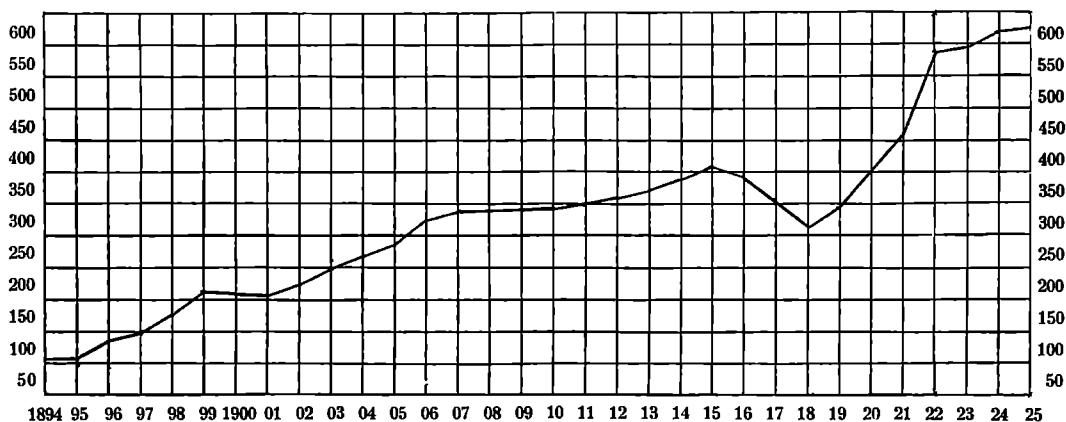
Sejlskibe.

	Tilgang	Antal	Tonnage	
			Brutto	Netto
Købt fra Udlandet	10		1,241	1,046
Bygget paa danske Værfter.....	1		100	81
Tonnage-Nedgang som Følge af Ommaaling			4	3
		11	1,345	1,130
Afgang				
Solgt til Udlandet	8		3,407	3,149
Forlist	6		1,151	1,007
Hugget op	4		130	102
Udrustet med Motor	36		1,830	1,458
Tonnage-Nedgang som Følge af Ommaaling			14	4
		54	6,532	5,720
Forskel (Formindskelse)	43		5,187	4,590

Alt i alt vil den danske Handelsflaade være bleven forøget med 37 Fartøjer med en samlet Brutto-Tonnage af 26,094 Tons og en samlet Netto-Register-tonnage af 13,880 Tons, hvilket klart fremgaar af nedenstaaende Tabel, der for Anskuelighedens Skyld gaar tilbage til 1922.

Tabel E.

N. R. T. for Damp- og Motorskibe registrerede i København 1894—1925 i 1000'er Tons.



Københavns Havn.

Ligesom Københavns Havn sidste Aar havde sine vanskelige Maaneder da Isen lagde Hindringer i Vejen for Sejladens i de danske Farvande, har den ogsaa i Aar haft sin vanskelige Tid, der medførte en Nedgang, i den besøgende Tonnage i Foraaret, da Sympati-strejken standsede alt Arbejde i Havnen. Alligevel er det lykkedes i Aar at indhente 50 pCt. af Nedgangen i 1924, saaledes at Havnen nu er oppe paa 17,780 ankomne Skibe, og Netto-Register-tonnagen af dette Antal er lidt større end forrige Aars. Til Gengæld har Frihavnen haft en lille Nedgang saavel i indkomne Skibe som i samlet Tonnage, og dette skyldes sikkert Strejken og de vanskelige Valutaforhold.

Tallene bliver da som følger fra 1913 til 1925:

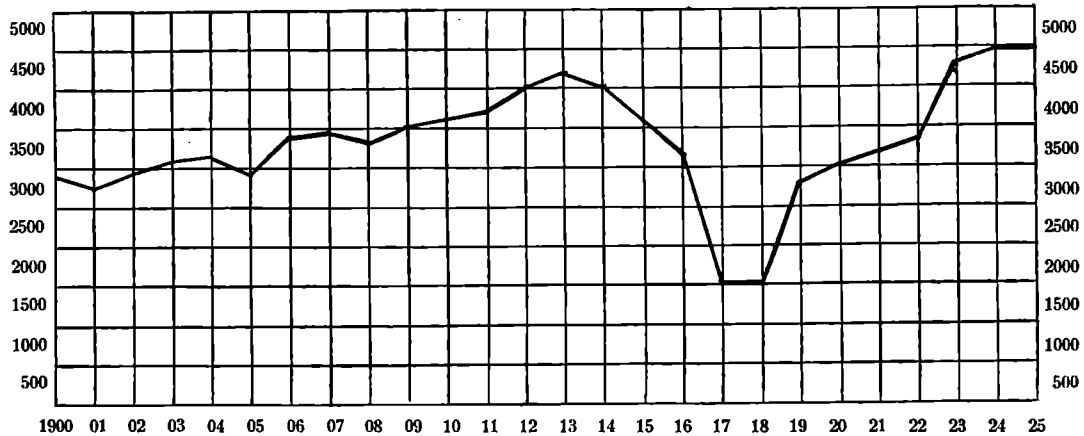
Tabel F.

Aar	Samlet Antal		Anløb af Frihavnen	
	Skibe	N. R. T.	Skibe	N. R. T.
1913.....	21,593	4,717,402	2,444	1,393,706
1917—18.....	10,000	2,000,000	1,000	450,000
1922.....	15,663	3,762,684	1,628	997,614
1923.....	18,763	4,666,049	1,936	1,266,247
1924.....	17,200	4,935,000	1,800	1,286,000
1925.....	17,780	4,936,000	1,748	1,254,000
Forskel	+ 580	+ 1,000	- 52	- 32,000

medens Stigningen fra 1900 tydeligt fremgaar af:

Tabel G.

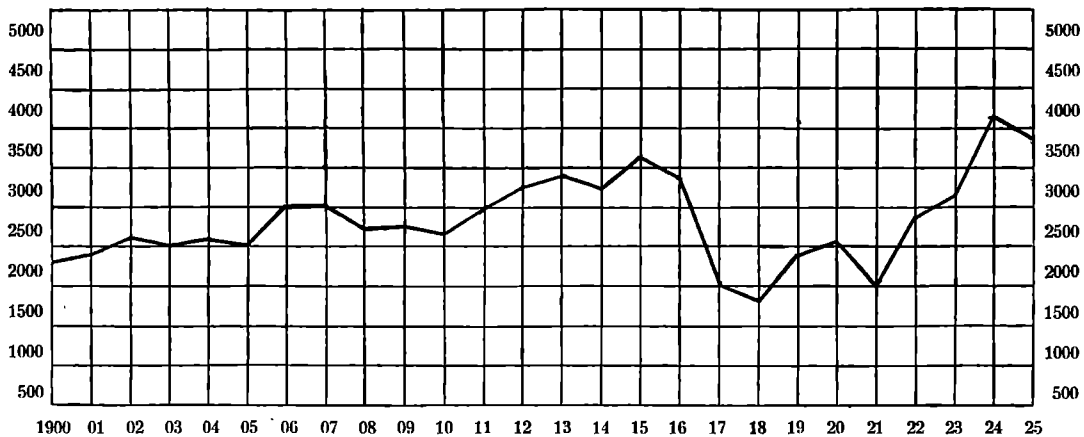
Samlet indgaaet Tonnage til København 1900—25 i 1000'er N. R. T.



Importen er, som det fremgaar af Tabel K, gaaet mindelige Nedgang i Købeevnen og kan ikke anses for lidt ned i 1925, men dette er kun et Tegn paa den alforuroligende.

Tabel K.

Vægt af Importen til København i 1900—25 i 1000 Tons.



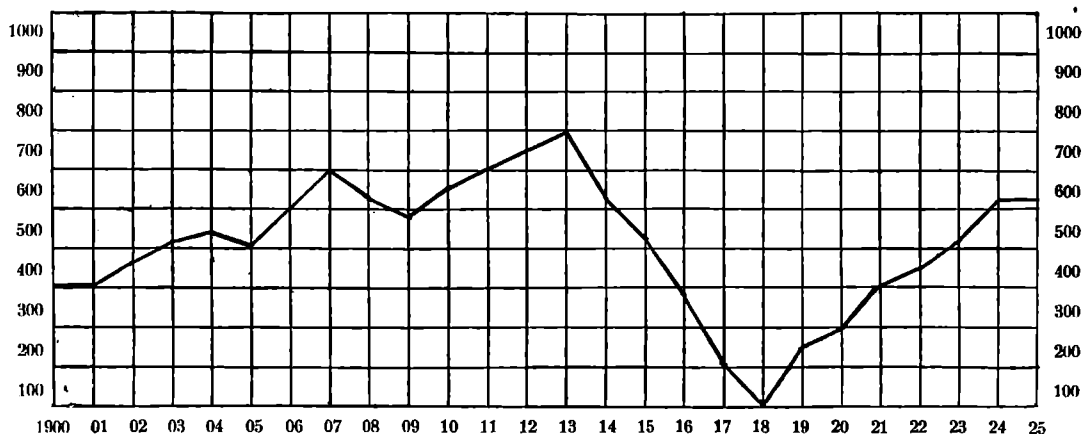
Eksporerten fra København (Tabel H) er den samme som forrige Aar og vilde sikkert have vist Fremgang, hvis ikke Strejken i Foraaret havde grebet forstyrrende ind.

Forøvrigt maa det siges om Københavns Havn, at den i det forløbne Aar har fortsat sit Arbejde i Skibsfartens Interesse, og det er interessant at se, at denne Havns udmærkede Styrelse foraarsager, at der i Aar kan afskrives 2.5 Millioner Kr. ekstraordinært paa

Gælden, saaledes at denne nu kun er ca. 27 Millioner Kr. og Pensionsfonden 3 Millioner Kr. Naar dertil kommer, at de sidste 15 pCt.s Stigning af Takst A nu forsvinder, og Afgiften derved bringes ned paa samme Højde som før Krigen, maa man udtrykke sin Tilfredshed med, at Havnen har kunnet hævde sin Selvstændighed saa godt, at den ikke som Aarhus Havn skal faa Afslag fra Ministeriet paa de for Skibsfarten saa nødvendige Nedsættelser.

Tabel H.

Vægt af Eksporten fra København 1900—25 i 1000 Tons.



TANKER VED AARSSKIFTET (fortsat)

Af Arbejder, som Havnen har udført eller paa-begyndt i det forløbne Aar, kan nævnes: Et nyt Pakhus er bygget i Frihavnen med en Gulvflade af 10,000 m, ligesom Havnen er bleven forsynet med to nye 5 Tons Kraner med en Udlægning paa 20 m. Endvidere er der bleven lagt Jernbanespor paa Kalkbrænderihavnens Vestside, hvilket har kostet ca. 130,000 Kr. Uddybningen af samme Havn til 6.3 m overalt betyder en Udgift af 65,000 Kr., hvortil kommer Moderniseringen af Kranerne med Elektricitet.

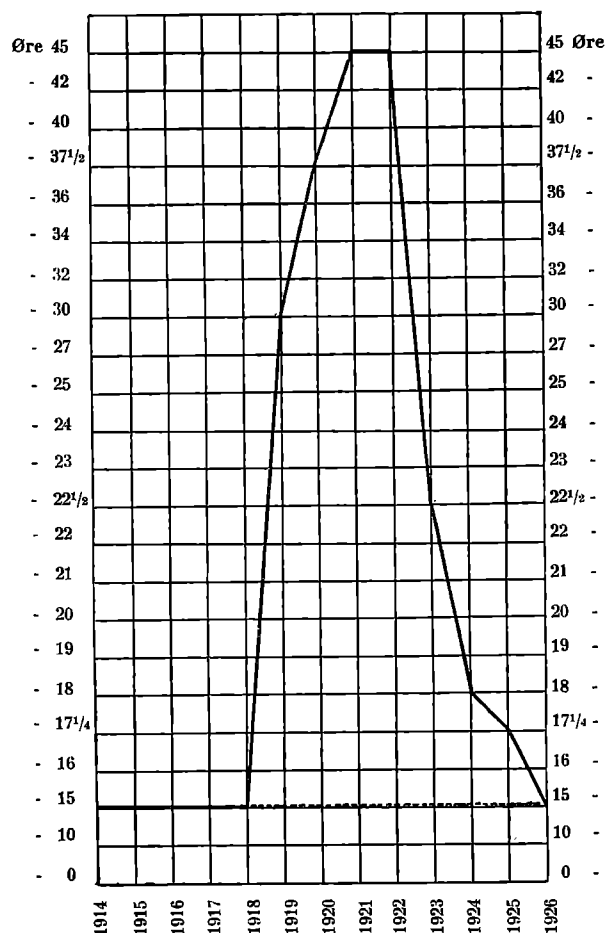
Indløbet til Nordbasinet i Frihavnen er blevet udvidet med 20 m og er altsaa nu 70 m, hvilket har været haardt tiltrængt.

Alt i alt viser Havnedirektør Borg en erfaringsmæssigt godt underbygget Forstaaelse af Skibsfartens Interesser, og har den rette Forstaaelse af, at Havnen er til for Skibenes Skyld og ikke omvendt.

Nedenstaaende Tabeller L og M viser Afgifterne A og B's Bevægelser siden 1914, der giver et tydeligt Billede af Havnens Arbejde for stadig at mindske Udgifterne.

Tabel L.

Havneafgift A: for indgaende Tonnage i København i Øre pr. N. R. T.



Naar Afgift B endnu ikke er kommet ned paa Tallet fra 1914, skyldes dette, at denne Afgift, selv om Krigen og Dyrtiden ikke var kommet, skulde have været sat op, men man venter, at ogsaa denne Afgift vil falde, saasnart Havnens Økonomi tillader det.

HAVNE- OG BROTKASTER I NÆSTVED

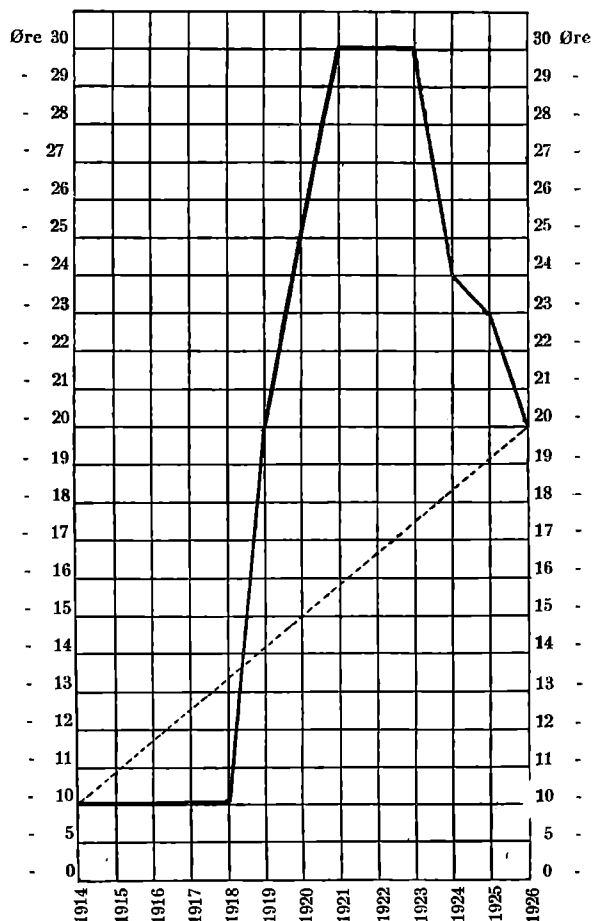
Ministeriet for offentlige Arbejder meddeler, at det under 10. f. M. har tilskrevet Næstved Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 2. f. M. foretager Ministeriet med Gyldighed fra den 1. Januar n. A. herved følgende Ændringer i den under 29. September d. A. approberede for Femaaret 1925/30 gældende Havne- og Brotkast for Næstved Havn:

I Afsnit 1. A. 2. indsættes som nyt Punkt d:

Tabel M.

Havneafgift B: for indgaende Tonnage i København, i Øre pr. N. R. T.



Københavns Havn indtager da ogsaa en sjælden Særstilling indenfor Verdenshavnene, idet det vistnok er den eneste, der i et saa forstaaeligt Sprog har vist, hvad en Havn bør have for Øje.

At skrive om Udsigterne for 1926 er vel næppe nødvendigt efter den Opfattelse af Situationen, som jeg har givet Udtryk for i denne Artikel, og dog har jeg langt fra berørt alle de Ting, som kræver Forandring, hvis sunde Tider skal genopstaa. Mit Haab er imidlertid, at rette Vedkommende maa faa disse Linjer for Øje og blot forstaa noget af den Ængstelse, der fylder Skibsfartens Udøvere, og som maa finde Udløsning paa en eller anden Maade.

Jeg har klarlagt Tonnage-Overskuddets Betydning og mener at have bevist, at selv med normale Tider er dette dræbende for en sund Udvikling, og at saaledes en stor Procentdel af Skibene maa forsvinde fra Verdenshavnene. Mit Spørgsmaal bliver da til de Ansvarshavende her i Landet: Skal det være Danmarks Handelsflaade, der skal forsvinde, eller vil man hjælpe Erhvervet med at sejle de daarlige Tider igennem ved med Forstaaelse af dets Betydning som Erhverv og dets Uundværlighed for Landets Uafhængighed at søge Veje, der stiller Danmark paa lige Fod med Udlandet i den internationale Konkurrence og hindre uansvarlige Elementer indenfor vor Sømandsstand i gennem uberettigede Krav at ødelægge det gode Samarbejde, der er en Nødvendighed.

»M/S. »Hansine« (eller dets Stedfortræder for en kortere Tid) svarer kun halve Skibsafgifter, saalænge det gaar i fast Rute mellem Næstved og København.»

I Afsnit II. A. 5. indsættes som nyt Punkt C:

»Af Varer, der forsendes med M/S. »Hansine« (eller dets Stedfortræder for en kortere Tid) i fast Rute mellem Næstved og København, svares kun halve Vareafgifter for Papirs Vedkommende dog saaledes, at Taksten ikke overstiger 25 Øre pr. 100 kg.«

RUSSISKE SKIBE I FRANKRIG

Appelretten i Aix-en-Provence har afsagt Dom i en Sag, den russiske Stat mod »Ropit«. Retten stadfæstede Underrettens Dom, hvorefter Sovjetregeringens Krav blev afvist.

Sagen angik forskellige russiske Skibe, som undslap fra Odessa i Januar 1920. Disse Skibe tilhørte »Russian Steam Navigation & Trading Company«, forkortet »Ropit«. Efter Anmodning fra Skibenes Kaptajner og Kreditorer var der ved Kendelser af forskellige franske Handelsretter udnævnt et provisorisk Styre for disse Skibe, som havde sit Hovedkvarter i Marseilles.

Sovjetregeringen paastod, at Frankrigs Anerkendelse de jure ogsaa indbefattede Godkendelse af Sovjets Nationaliseringsdekret angaaende Handelsskibe.

I Henhold hertil nedlagde Sovjetregeringen Krav

om, at Skibene skulde overgives til den, og at det øjeblikkeligt skulde tillades den at udnævne Styre til Disponering af Skibene. Dette Krav blev afslaaet af Handelsretten i Marseilles. Den russiske Regering appellerede, og Dommen er altsaa nu faldet.

I Rettens Kendelse udtales videre, at Anerkendelsen af Sovjetregeringen ikke medfører, at russiske Undersaatter, der har taget Ophold i Frankrig, skal paatvinges Sovjetlovene.

Retten bemærkede ogsaa, at Sovjetstyret har givet Love, som er i Strid med den franske Lovgivnings bærende Principper, hvorfor Sovjetstyret ikke kan kræve, at dets Love skal gælde i Frankrig, hvor Lovgivningen er baseret paa Respekt for den private Ejendomsret.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERTNING

København, den 5. Januar 1926.

Det var ikke ventet, at de forskellige Aarsbetragtninger over Skibsfartens Kaar i 1925 kunde holdes i et rosenrødt Skær; men saa meget tristere er det, at de flestes Syn paa Fremtidsudsigterne lider af en udpræget Pessimisme — og desværre er det ikke Skibsfarten alene, som er vanskelig stillet. De med Skibsfarten saa nøje tilknyttede Virksomheder, Industri og Handel, kæmper med uhørte Vanskeligheder i Form af svigtende Købeevne, Kreditindskrænkninger, dyr Arbejdskraft og dyr Administration o. s. v., og før normale Tider kan indtræffe, maa der ryddes godt op indenfor de enkelte Brancher. Det private Initiativ vil kunne klare Skærene, hvis det faar Lov til at arbejde i Fred og ikke hæmmes af flere Love og Restriktioner, Ting som gør alle Beregninger og Forudsætninger til Skamme og slapper Initiativet for dem, som virkelig vil gøre noget og ofre noget til en Forbedring af Forholdene.

For Danmarks Vedkommende begynder Aaret med en oplagt Tonnage paa ca. 90,000 Tons d.w., og flere Baade ventes hjem for Oplægning inden ret længe. Den oplagte Tonnage repræsenteres for en stor Del af mindre Nord-Østersø Baade og tildels ældre Baade; men en saa stor Oplægning er betegnende og nedslaaende.

Befragtningerne er ikke rigtig kommet i Sving efter Aarsskiftet, og de efterfølgende Afslutninger og Noteringer refererer for en stor Del til før Nytaar.

TRÆLASTMARKEDET

Noteringerne for prompt er uden større Interesse, og for f.o.w. er ikke rapporteret yderligere Afslutninger.

Libau og Windau/Tyne sluttet til 44/- prompt for 400 Stds. og 600 Stds. Props Riga/Acton Grange 52/6d. ppt., 540 Stds. Danzig/London £940 Lumpsum med fri Lastning, 385 Stds. 2 Vestnorge/London 47/6d., 2,500 T. Vaadmasse Vestnorge/Thames 9/-.

Canada Befragterne begynder at sende Følere ud for f.o.w. og noteres 67/6d. Halifax/W.B.E.I. for 6/800 Stds., 62/6d. Miramichi 1/1,500 Stds.

KUL, KOKS ETC.

Lastetørn er vanskelig, og nye Laster kommer sparsomt frem. Seaham/København er sluttet til 6/- for 2,800 Tonner; Wear/Lindholm Pier noteres i 5/6d., 5/7½d. 3,500 T.; Hartlepool/Kongdal 6/9d. for 16/1,800 Tonner; Tyne/god dansk Havn 10/- 2,000 Koks; Thames/København 8/9d., 9/3d.

Coasting er svagere, Basis 3/9d., 3/10½d. Tyne/Hamburg, og til Bayonne er sluttet til 6/- med 1 Frc. Losning.

MIDDELHAVET ETC.

Raterne er uforandrede, og Markedet er roligt med faa usluttede Laster. De store Baade er mest efterspurgt og især til Algiers, Oran, Alexandria og Østen.

Øerne søger flere Baade for prompt Lastning til 8/6d., 9/-, St. Vincent 9/-. Over Rotterdam udskibes store Kvanta til de italienske Statsbaner, Algiers, Spanien etc., dog hovedsagelig i italienske/spanske Skibe.

Bedringen i de hjemgaaende Markeder ventes der forgæves paa. Appelsinhøsten skal være beskadiget af Frost, og en Del Certepartier annulleret. Af Slutninger uden for det almindelige bemærkes: 1-2 Oran-Sfax range/Calcutta 32/6d. pr. Ton Esparto for en 7,000 Tonner; Cadiz/Montevideo 5,000 T. Salt 16/6d., Buenos Aires 17/6d. Fra Donau-Sulina gøres intet, heller ikke fra Sortehavs Havnene.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Paa Aarets 2 sidste Dage tog U.S.A. 6 Baade for Kul fra U.K. til Rater fra 7/9d. til 8/6d., fri Losning; og der søges endnu en Del 25/5,000 Tonnere. Wales/St. John offererer 10/-, 11/- for 2,500 T., og Cement/Kainit Laster er til Stadighed i Markedet.

Kornkøbmændene er mest tilbøjelige til at vente, og Rederne har heller intet at haste efter. Cuba Noteringerne er lidt svagere; men det er kun en Overgang. 1-2 Gulfen/Hamburg og Bremen har betalt ca. 4/25 Doll. net c/p; Freeport og Texas/Marseilles Febr. noteres til 5 Doll.; Kul Hampton Roads/Buenos Aires 3/75 til 3/90 Doll., Rosario 4/25 Doll.

SYDAMERIKA

Udgaaende Rater er fastere omkring 14/-, 14/6d. lower ports, 13/6d. Rio. Til Gengæld er det hjemgaaende Kornmarked svagere for Januar med særdeles lille Efterspørgsel. Den nye Høst kommer en Del senere i Aar paa Grund af Skaden paa Kornet i de nordligere Distrikter, hvor Udskibningen først begynder, og nogen Uregelmæssighed i Fragtnoteringerne maa tages i Betragtning. Fra de sydlige Distrikter, specielt Bahia Blanca, regnes der med en større Høst end i tidligere Aar, og det lader i hvert Fald til, at der bliver nok til Udskibning; men før ultimo Februar er Lasten ikke klar til Afskibning. Af den gamle Majshest forefindes endnu anseelige Kvantiteter.

Chile har faaet en Februar Baad til Galveston/Norfolk range 6 Doll.

ØSTEN

Ris fra Rangoon til 6 cubanske Havne har betalt 36/9 og 38/9; Burmah/Fiume 29/6d. Australien er forretningsløst, og fra Sydafrika er Majsbefragtningerne foreløbig indstillede paa Grund af daarligt Vejr.

TIME CHARTER

Markedet tegner bedre. Flere og flere Ordre kommer i Markedet for Europa Fart; men de Befragtere, som faar Tonnage til de nu gængse Rater, gør sikkert ogsaa en god Forretning. Det vestindiske Marked er svagere for prompt.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Lang Rejse med god Ende.

2. Juledag kom der til Fanø Telegram om, at Barken »Oakhurst« samme Dag var ankommen til Havre fra Vestindien efter 72 Dages Rejse. Da der var 4 Sømænd fra Fanø om Bord i Skibet, og da Rejsen sædvanligvis kan gøres paa knap den halve Tid, var der allerede før Jul i de paagældende Familier Ængstelse for Skibet og Besætningens Skæbne. Lykkeligvis viste denne Ængstelse sig at være ugrundet, da Telegrammet lød »Alt vel«, men det var saaledes en lang Rejse med god Ende.

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Lørdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Tercero«, Værftets Byggenummer 339, bygget for Regning Aktieselskabet Correct, Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

367'-0"×53'-6"×27'6",

og Bæreevnen er ca. 7,800 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2,300 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet saavel som for Værftet samt enkelte indbudte.

70 Aar.

Kaptajn Oscar Claussen-Kaas fyldte 70 Aar den 5. Januar. Kaptajnen, der i mange Aar var Skibsfører i D.F.D.S., trak sig i 1924 tilbage fra Søen og er nu ansat i Forsikringsaktieselskabet »Danske Lloyd«.

SKIBSTILSYNET I NORGE

Norges Rederforbund har sendt Handelsdepartementet en Forestilling i Anledning af den voldsomme Vækst af Skibskontrollens Afgifter, som efter 1. Juli i Aar er steget til den 40-dobbelte af, hvad de var for Farts-certifikater.

Tidligere var Afgifter til Statskassen for Besigtigelse, som udførtes af Skibskontrollen, højst 15 Kr. Fra 1. Juli i Aar er disse Afgifter øget til 250 Kr. og 600 Kr., altsaa for Passagerskibs-Certifikater til det 17-dobbelte og for Farts-Certifikater til det 40-dobbelte.

Vi er klar over, udtaler Rederforbundet, at Statsmyndighederne foreløbig har knæsat det Princip, at Udgifterne ved Skibskontrollen skal bæres af Rederne, og at dette er Aarsagen til den voldsomme Øgning. Vi skal derfor ikke komme ind paa Øgningen i og for sig, men ved denne Anledning henlede Opmærksomheden paa, at selve Udskrivningen af Certifikatet ikke er forbundet med noget nævneværdig Besvær, hvorfor Forhøjelsen kun kan forklares ud fra et fiskalt Synspunkt.

Desuden sker Fornyelsen af Certifikaterne ikke ved Paategning paa disse, men ved Udstedelse af nye for

hver Gang ved Erlæggelse af det samme Gebyr. Denne Fremgangsmaade er meningsløs og uholdbar.

Til Slutning udtaler Rederforbundet iflg. N. H. & S. T., at Skibskontrollens Certifikater maa kunne fornyes paa samme Maade som i Veritas ved Paategning uden Gebyr.

SUNDHEDSPAS

Den danske Legation i Konstantinopel har fra den tyrkiske Regering modtaget Meddelelse om, at fremmede Skibe, der fremtidig anløber den tyrkiske Havn i Dikili, er forpligtede til at forevise Sundhedspas.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. JANUAR 1926.

London	19,62	Madrid	57,20
New York	405,50	Amsterdam	163,10
Berlin	96,45	Stockholm	108,60
Paris	15,65	Oslo	82,45
Antwerpen	18,55	Helsingfors	10,21
Zürich	78,40	Prag	12,02
Rom	16,65	Wien	57,25

POSITIONSLISTE PR. 4. JANUAR 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. København 3.1.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Singapore 1.1.
s.s. Aladdin, Nielsen, afg. Grimsby 2.1. til Aalborg.
s.s. Alderney, Jerne, ank. Cardiff 24.12.
s.s. Alexandra, oplagt siden 29.9.
s.s. Algarve, Sundsvig, ank. København 2.1.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Frontera 10.12.
m.s. Annam, Mouritzen, pass. Perim 29.12. paa Rejse til Belawan Deli.

SKIBS,
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Effh., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

s.s. Anneberg, Korff, ank. London 11.
s.s. Arabien, Harder, ank. Dunkirk 24.12.
s.s. Argentina, Juel Larsen, ank. København 24.12.
m.s. Arizona, Sonne, ank. Buenos Aires 27.12.
s.s. Arkansas, ank. St. John N. B. 1.1.
m.s. Asia, Honoré Christensen, ank. Aarhus 1.1.
s.s. Askø, Olsen, ank. Helsingør 31.12.
s.s. Astrid, Bjarke, ank. Kaolack 30.12.
s.s. Atlantic, Olsen, ank. Kiel 1.1.
m.s. Australien, Dahl, ank. London 2.1.
m.s. Avance, Hansen, afg. København 31.12. til London.
s.s. Azel, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. Beira, Kjær, oplagt i København.
s.s. Bellona, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 4.-5.1. til København.
s.s. Benedikt, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord København-Nakskov Ruterne.
s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
s.s. Birgit, Bang, ank. København 31.12.
s.s. Birte, Christensen, pass. Gibraltar 2.12. p. R. t. Bergen.
s.s. Bjarke, Petersen, ank. Aalborg 19.12.
s.s. Boge, Rasmussen, ank. Stockholm 31.12.
s.s. Bolivia, Prahl, afg. Honolulu 27.12.
s.s. Bornholm, Hansen, ank. St. Johns N. F. 26.12.
s.s. Bothal, Larsen, ank. Aarhus 2.1.
s.s. Bolnia, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Blyth 26.12.
s.s. Brasilien, Brocks, afg. Rosario 1.1. til Santos.
s.s. Brattingsborg, Christensen, ank. Rotterdam 15.12.
s.s. Bretagne, ank. Svendborg 13.12.
s.s. Brelland, Hansen, ank. Blyth 1.1.

GOOLE

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KUL-ARBEJDSBEVANE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILLIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert»	Telegr.-Adr.:
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	} »Lambros»	Glasgow:
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street		
Burntisland, 20, High Street	} »Lambros»	Grimby:
HULL, Prudential Buildings		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		
Immingham, Dock Offices		

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

LONDON

LONDON

T. SHERBURN

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & 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

Telefoner {Grimsby No. 621
{Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle»
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFE-SHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens»

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 & MITCHELL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

MIDDLESBROUGH

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,
Nørresøgade 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NORGE

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. *Broholm*, afg. Palermo 31.12. til Castellari.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Philadelphia 30.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, ank. København 4.1.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerp 31.12. til Tangier.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 27.12. paa Rejse til San Francisco.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Norfolk 28.12.
 s.s. *Cimbria*, Madsen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Bordeaux 27.12.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Dakar 19.12. til Key West.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Liverpool 31.12. til Duala/Lome.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Baratti 28.12. til Lübeck.
 s.s. *Danefell*, Christoffersen, ank. Danzig 2.1.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. Holbæk 4.1. til Danzig.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. København 5.1. til Hamburg.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Danzig 28.12.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 13.12. til Aalborg.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Key West 1.1.
 m.s. *Danemark*, Knudsen, ank. Hamborg 2.1.
 s.s. *Delaware*, Petersen, afg. Miami 4.1. til Golfen.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Denia 3.1. til Lissabon.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. København 31.12. til Cardiff.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Emden 2.1.
 s.s. *Ella*, Fjeldborg, oplagt i København 5.12.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. West Hartlepool 2.1.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Dover 31.12.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Aarhus 2.1. til Immingham.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Blyth 2.1. til København.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. London 2.1. til Boston.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Beira 2.1.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. København 1.1.
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. København 30.12.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Ystad 1.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. København 23.12.
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, pass. Perim 31.12. paa Rejse til Colombo.
 s.s. *Fanø*, Tønnesen, afg. Stockholm 4.1.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. London 3.1.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Hull 19.12.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. Kopervik 2.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 1.1.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Aden 30.12. til Oran.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. København 19.12.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. St. John N. B. 30.12.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. København 2.1.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Miami 16.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Geyssir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. København 3.1. til Aalborg.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Swansea 3.1.

H

s.s. *Halldan*, Ørbeck, afg. La Pallice 2.1. til Havre.
 s.s. *Halland*, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Hamburg 28.12.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 1.1.
 s.s. *Hans Broge*, Winther, afg. Guldport 26.12.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Riga 2.1.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, Bosch Kronike, oplagt.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 9.12.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 31.12.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Kolding 3.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 4.1. til Swansea.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 4.1. til Horsens.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt i København.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Iquique 31.12.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Ayr 30.12. til Genova.
 s.s. *Irene Maria* Lisberg, ank. Danzig 26.12.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Rutefart København-Leith-Island.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Sarpsborg 23.12. til Philadelphia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schjøning, ank. København 3.1.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Rufisque 28.12.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. San Francisco 15.12.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. New Orleans 31.12.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Danzig 14.12.
 s.s. *Josey*, Jensen, afg. Nuevitas 15.12. til Liverpool.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk 30.12.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Antwerp 29.12.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Stettin 24.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Blyth 28.12. til Malaga.
 s.s. *Kalø*, Andreasen, afg. Königsberg 31.12.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 2.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Genova 27.12.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Sarpsborg 11.12. til Boston.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Perim 25.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Newcastle o. T. 2.1.
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 27.12. til Hull.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 2.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Leith 2.1.
 s.s. *Kurland*, ank. Frederikshavn 25.12.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12.

L

s.s. *Lifland*, Petersen, ank. København 24.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Trapani 18.12.
 s.s. *Lily*, Poulsen, ank. Køge 3.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, ank. København 29.12.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Rønne 4.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 10.12. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, ank. København 2.1.
 s.s. *Maine*, Heide, i Dok i Frederikshavn siden 6.12.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.

DOMINION SHIPPING COMPANY

(S. A. FOLDEN)

Skibsmæglere & Befragtnings-Agenter

Eneste skandinaviske Skibsmæglerfirma i Montreal.

TELEGRAM-ADRESSE:
"DOUBLEDECK"

14, PLACE ROYALE
MONTREAL, CANADA

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.

NEW ORLEANS

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

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER
 Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.
 DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
 FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
 UDRUSTNING

MONTREAL

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

ROTTERDAM

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.: Franssonswart. Avenue d'Italie 84 · Telegr.-Adr.: Franssonswart.
 Repræsenteret af: J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
 Telefon: Central 770.

ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.
 ETABLERET 1880
 STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER
 ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM
 HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b
 Egne Godsskure, Dybvandskaj, Varehouse, Flydekraner, Motorlagtere og Rhin-Baade
 *
 Telegram-Adresse: VELTENAAR, ROTTERDAM
 Entreprenører for Kornelevator Kompagniet
 Adm. Direktører for »ACCURAAAT« CO., Ltd. Korporationen for ædsvorne Vejere, Maalere og Tællere i Rotterdam
 Agenter: Danmark: F. V. Grelbe, Kronprinsensg. 11, København. Sverige: C. G. Carlström, Helsingborg. Norge: Anth. Sem-Olsen, Tornøgaarden, Bergen.

ROTTERDAM

LÜBECKER
 MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT
 LUBECK

LÜBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

GENOVA

REPRÆSENTANTER:
 O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

GENOVA

NORTHERN SHIPING AGENCY
 (DANSK MEDINDEHAVER)
 SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL
 Telegram-Adresse (overalt): Northship.
 Hvilken som helst Code

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

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

W.E. RIPPON
 DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA

ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport, Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klases Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampferge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Yokohama 4.1.
 s.s. *Mano*, Rathje, ank. Rouen 25.12.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kaolack 28.12.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, ligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kalundborg 28.12.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Antwerpen 3.1.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Ibiza 4.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. St. Vincent 28.12.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Oporto 1.1. til U. S. A. for Ordre.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. London 18.12.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Algier 2.1. til Tunis.
 s.s. *Mjølneir*, Rasmussen, ank. Barcelona 18.12.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykjøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Helsingør 1.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Singapore 29.12.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Oslo 23.12. til New York.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiel*, ank. Frederikshavn 31.12.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Vestervik 24.12.

O

m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11.
 s.s. *Olga*, Toft, ank. Cardiff 31.12.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.
 m.s. *Oregon*, afg. Lissabon 3.1. til København.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Swansea 31.12. til Boston (U. S. A.).
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 31.12.

P

s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Colombo 1.1. p. R. t. Menado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. St. Thomas 21.12. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N. S. W. 19.12.
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 26.12. til Danmark.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Adelaide 28.12.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Reval 29.12. til Tyne.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Norrkøping 30.12.

R

s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.
 s.s. *Rhone*, i Exportfart, afg. København 4.1. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamborg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. København 5.1.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Middelsbrough 2.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Antwerpen 3.1.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. København 4.1. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. Nyborg 1.1. til New York.
 s.s. *Seine*, afg. Havre 4.-5.1. til Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Sønderborg 2.1.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Cape Town 18.12. paa Rejse til Dunkirk.
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Perim 2.1. paa Rejse til Suez.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Mourovia 2.1. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, pass. Honolulu 17.12. paa Rejse til Kobe.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Sydney 23.12.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Burrianna 1.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerp 4.1.

s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Manchester 2.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 4.1. paa Rejse til Rouen.
 s.s. *Skaane*, ank. København 15.12.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Valencia 30.12.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Tyne Dock 31.12.
 s.s. *Skinface*, ank. København 16.12.
 s.s. *Skjold*, afg. Haderslev 4.1. til Odense.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Dunnet Head 3.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, ank. Frederikshavn 24.12.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Rotterdam 31.12.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Stettin 4.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. London 27.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 19.12.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Aberdeen 30.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. København 4.1. til Horsens.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København 24.11.
 s.s. *Svend*, Nielsen, ank. København 28.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ipswich 2.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Baltimore Md. 31.12.
 s.s. *Sønderjylland*, i København-Bogensen-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.
 s.s. *Taarnholm*, ank. Libau 2.1.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.
 s.s. *Texas*, afg. Teneriffe 17.12. til Golfen.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 4.1. til Danzig.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Trapani 4.1. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Gibraltar 28.12. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Port Arthur 27.12.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. København 3.1.
 s.s. *Tyr*, Christensen, oplagt i København 21.12.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 1.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Valencia 1.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 24.11.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Aarhus 1.1.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Cette 2.1.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Las Palmas 1.1.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Antwerp 17.12.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Methil 1.1.
 s.s. *Veratyr*, Pedersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. St. John N. B. 2.1.
 s.s. *Vidar*, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Petersen, oplagt i København 16.12.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. Hartlepool 5.1. til Aarhus.
 s.s. *Wm. Th. Mallng*, Olsen, afg. København 4.1. til London.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, pass. Lizard 1.1. p. R. t. San Juan.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt siden 27.10.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Norfolk 28.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Skagen 3.1.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Abonnement

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADE

Telefon 2070-12 610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

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

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

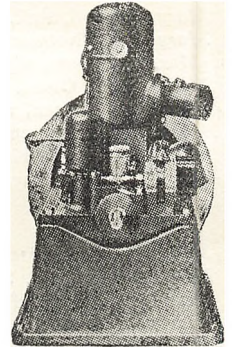
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKKEGIG IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Ene-representant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAPDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

F. V. T. NIELSEN

SKIBS BYGNINGS INGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Rødgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 6 III, København K · Telf.: Byen 1386 α

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkaeso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:

METZLER

Agent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**WIESE & CO., LISSABON**

TELEGRAM-ADRESSE:

WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

TELEGRAM-ADRESSE:

SHIPPING

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Carlsberg
Export
Øl

*slanke flasker
m. Guld-Etk.*



*Pryder et
festdækket
Bord.*

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NATIONAL

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

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

**MARIUS NIELSEN
& SØN**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent
Befragtningsforretning*

STATSTELF. : 196
TELEGRAM-ADRESSE:
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4
KØBENHAVN B

**FERD. PHILIPSON
& CO.**

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

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

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer: Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban og Johannesburg.

Regelmæssig Rutefart paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

Import til Evropa af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak og andre Træsorter. Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. — Skov- og Savmølle drift i Siam.

Alle nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse paa

KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR: HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.

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

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

AMALIEGADE 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 DAMPSKIBSSELSKABKorresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243 · 12413 · 12843 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfransk«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

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

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403
Coder: Walkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1905

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLEBEBAAD-, KULPRAM- OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved Tees-Floden som Duncan Brothers, Bugserbaad-Ejere, siden 1828.

EXCHANGE PLACE · Telgr.-Adr.: TUGBOAT

MIDDLESBROUGH

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW,

Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:

THOROLF HANSEN,

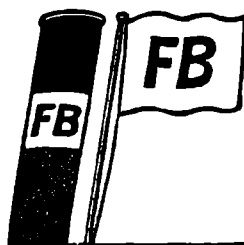
Bergen.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

**DE FORENEDE BUGSERSELSKABER**

Telef.: Toldboddommen: Central 3944
Kontoret: Central 291 · 13101 · 10392

TELEGRAM-ADRESSE
»TUGBOATS«

Nattefonen for Bugsering: Palæ 3043
Nattlf. i Strandingstilfælde: Strand 1302

Bugsering · Bjergning · Vandforsyning

STØRST OG ÆLDST I KØBENHAVN

AMALIEGADE 36

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 3

FREDAG 15. JANUAR 1926

33. AARG.

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

UDENLANDSKE KLAGER OVER VORE DYRE PROVINSHAVNE

Gang paa Gang har vi i disse Spalter beskæftiget os med de uanstændigt høje Havneafgifter i danske Provinshavne. Høfligt, men bestemt har vi henstillet til Ministeriet for offentlige Arbejder ikke at godkende de høje Afgifter, men efter mere end et halvt Aars Betænkningstid bestemte Ministeriet sig alligevel til at knæsatte dem »af Hensyn til Havnenes Økonomi« — her til Lands er, som bekendt, det bagvendte paa Mode, her sætter man ikke Tæring efter Næring, men Næring efter Tæring.

Hvis Danmark var det eneste Land i Verden, og hvis vi kunde være os selv nok og frigøre os fra at være afhængige af Udlandet paa de 1,001 Maader, kunde slig bagvendt Politik maaske — maaske! — forsvares. Som Forholdene er, er den ganske uforsvarlig.

Man maa nemlig ikke tro, at den danske Skibsfarts Mænd er ene om at beklage sig over de utilstedelige Forhold i de danske Provinshavne. Saa at sige daglig hagler det ned med udenlandske Klager. Blandt de sidste Dages Klagere er ingen ringere end den højtansete og meget indflydelsesrige engelske Reder, Sir Ernest Glover. Sir Ernest, som er et af Baltic and White Sea Conferencens mest fremragende Bestyrelsesmedlemmer og Eks-Præsident for det britiske Chamber of Shipping, belyser paa Baggrund af praktisk Erfaring, hvor meningsløst høje de danske Provinshavneafgifter er. — Sir Ernest skriver:

»Vi har nylig modtaget følgende Rapport om de Erfaringer, en Damper, der lossede Korn i Danmark, har gjort:

»I Anledning af de Betragtninger, der er blevet fremsat med Hensyn til britiske Havnes Ydedygtighed og Skibenes Udgifter i samme, der gav Stødet til Nedsættelsen af en »Port Facilities Committee«, forekommer det mig ønskeligt, at De bliver gjort bekendt med de Erfaringer, vi gør i Danmark, for at det kan blive undersøgt, om der ikke kunde gøres noget i Danmark for at faa disse Forhold ændrede.

Den Damper, Sagen drejer sig om, var »Ruysdael«, der lossede 7,101 Tons Korn. Dampere ankom til København d. 1. November og afsluttede Losningen i Randers den 6. December. Den brugte saaledes over 34 Dage ialt, af hvilke 18 ikke talte med paa Grund af Omskiftning fra en Havn til en anden, Søndage og daarligt Vejr etc.

Skibet havde følgende Udgifter:

København	£308
Odense	300
Svendborg	454
Kolding	314
Randers	401

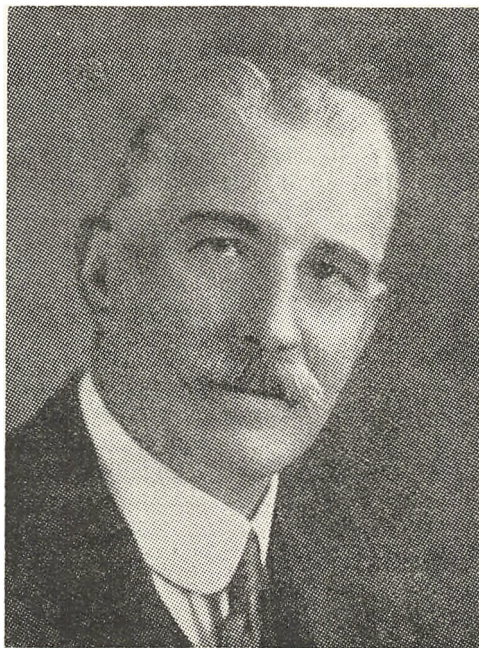
	£1,777

Samtidig havde samme Rederi Damperen »Ramsay« lossende 7,600 Tons i Antwerpen og Rotterdam, hvor Skibets Udgifter ialt androg £625, og det blev udklareret i Løbet af 8 Dage«.

Sir Ernest's Tal trænger ikke til mange Kommentarer. De taler for sig selv. De raaber højt om de skandaløse høje Afgifter i Provinserne. Og de bør lære alle Skibsredere, danske saavel som udenlandske, at det kan ikke betale sig at fordele en Last i fire Havne fra samme Skib. De danske Provinshavne har nemlig den grimme Vane at beregne sig efter Skibets fulde Netto-Tonnage, ikke efter den Del af Lasten, der losses i paagældende Havn. Altsaa, det er nødvendigt at omlade i København i mindre Skibe. Det vil betale sig, og det giver ogsaa de mindre Skibe, og da navnlig Sejlskibene, en haardt tiltrængt Chance.

Men hvorom alting er, de høje Afgifter i de danske Provinshavne maa ned. Og det hurtigst muligt.

EN BERETTIGET KLAGE



SIR ERNEST GLOVER, Bart,

den bekendte engelske Skibsreder, som beviser, hvor meningsløst høje Afgifterne er i de danske Provinshavne. Sir Ernest er et fremragende Bestyrelsesmedlem af Baltic and White Sea Conferencen og var for et Par Aar siden President for the Chamber og Shipping of the United Kingdom of Great Britain.

OPLÆGNINGERNE STIGER OG MAA STIGE

Igen denne Uge er Oplægningerne steget. Alt i alt er nu 53 af de Skibe, hvis Redere er Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening, lagt op, repræsenterende en Brutto Tonnage af 66,673 og Dødvægts Tonnage af 100,972.

Desværre maa yderligere Stigning befrygtes. Den kan overhovedet ikke afværges, med mindre Rederne vedblivende vil sejle med Tab, hvad de ikke godt kan forsvare overfor deres Selskaber og Aktionærer. Man maa nemlig ikke glemme, at de daglige Udgifter i danske Skibe er saa meget større end i udenlandske af samme Størrelse. Vi har liggende foran os Regnskaberne for to Skibe af samme Størrelse, nemlig 1,300 Tons, det ene er dansk, det andet tysk. De daglige Udgifter i det tyske Skib er £4 mindre end i det danske. Begge

Skibes Indkøbspris er omtrent den samme, nemlig £17,000. Med de Udgifter, som det danske Skib har, er det umuligt for den danske Reder at forrente og amortisere disse 17,000 Pund Sterling. Man regner ca. 10 pCt. af Anskaffelsessummen til Forrentning og Amortisation, de fleste af disse 1,700 Pund Sterling er repræsenteret af Forskellen mellem Udgifterne i det danske og det tyske Skib. Med andre Ord, den tyske Reder kan forrente og amortisere sit Skib, for hans danske Kollega er det umuligt.

Det bliver nok bedre efter Februar-Reguleringen, er den vage Trøst, man henter i de Kredse, der ikke har Forstand paa internationale Skibsfarts-Problemer. Naturligvis bliver det ikke værre. Men godt bliver det ikke. Lad os sige, at Lønninger og Hyrer gaar 10 Procent ned ved Februar-Reguleringen, mere bliver det jo næppe. Men det er ikke nok. Det vil ikke engang dække Differencen mellem de nuværende danske og engelske Lønninger, og baade de norske og svenske og da navnlig de tyske vil vedblivende være langt under vore. Og da Reguleringen for Officerernes Vedkommende først træder i Kraft til April, maa de oplagte Skibe antagelig blive liggende til April.

SKIBSFØRERNE PROTESTERER IMOD BEMANDINGSLOV

Alle Skibsførere, baade i og udenfor Skibsførerforeningen, var forrige Uge indkaldt til Møde paa Hotel »Ærø«, Marstal, for at drøfte Ønskeligheden eller Ikke-Ønskeligheden af en Bemandingslov.

Indbyderen var Kaptajn *M. Friis*, som var indvalgt i den Kommission, som Regeringen har nedsat til at arbejde med Forslaget om Bemandingsloven. Han oplyste, at han selv var stemt for Forslaget, men da han var valgt som Repræsentant for danske Skibsførere, syntes han, at det var rigtigst at høre, hvad hans Kolleger mente om det. Det maa siges at være en god Idé. For samtlige tilstedeværende Skibsførere udtalte sig alle imod Tanke nom en Bemandingslov, og Mødet vedtog *enstemmigt* følgende Resolution:

1. Skibsførere, samlede til Møde i Marstal den 8. Januar, henstiller til Kaptajn *M. Friis* som Medlem af Kommissionen angaaende Bemandingslov at arbejde imod en Bemandingslov for Sejlskibene.
2. I Tilfælde af, at en Bemandingslov vedtages, da at arbejde i en Retning, som ikke forøger Antallet af Besætningen i Sejlskibene, da Nødvendigheden deraf ikke er bevist.

Det er helt andre Ting end en Bemandingslov, Skibsfarten trænger til. Det er bedre Tider. Eller bare Sidestilling med andre Erhverv. I en interessant Aarsoversigt i *Fyens Tidende* citerer Dampskibsrederforeningens Direktør, Hr. *E. Maegaard*, hvad Præsidenten for det britiske Chamber of Shipping, *John Denholm*, fornylig og yderst træffende har sagt om den britiske Reder: »Han er en Filantrop, den eneste Købmand, der sælger sine Varer til samme Pris som før Krigen.« Det samme, hævder Hr. *Maegaard* med Rette, gælder i endnu højere Grad om den danske Reder, hvis Driftsomkostninger ligger væsentligt højere end i andre Lande. Men selv Filantroper maa sige Stop et eller andet Sted. Og de danske Redere siger Stop ved Bemandingsloven.

TRAFIKKEN GENNEM OG OVER BROERNE

Forholdene med Hensyn til Trafikken gennem og over Broerne i Københavns Havn har længe voldt store og stadig stigende Vanskeligheder. Vi har paa dette Sted ved flere Lejligheder taget Spørgsmaalet op til Behandling, og der er da ogsaa blevet foretaget forskellige Foranstaltninger til Tilvejebringelse af bedre Forhold. I hvilken Grad, dette er lykkedes, fremgaar af nedenstaaende Oplysninger fra Havnevæsenet, der stadig arbejder paa at gøre Forholdene saa gode som mulige.

Havnebestyrelsen har den 18. December 1925 vedtaget at søge Ministeriet for offentlige Arbejders Approbation paa, at Knippels- og Langebro fra den 1. Januar 1926 paa alle Aarets Hverdage aabnes fra Kl. 6 Form til 6 Efterm.

Som bekendt kan Broerne paa Rekvisition aabnes ogsaa udenfor disse Tider.

De af Havnevæsenet truffne Foranstaltninger til Formindskelse af Brooplukningernes Antal har haft det gode Resultat, at Antallet af Oplukninger — trods stigende Antal af Fartøjer, der har passeret de oplukkede Broer — er gaaet ned som følger:

Knippelsbro.

I 1924 408 Oplukninger mindre end i 1923, i 1925 bliver det formentlig ligeledes godt 400 mindre end i 1924, altsaa en Nedgang paa over 800 Oplukninger i 1925 i Forhold til 1923.

Langebro.

I 1924 67 Oplukninger mindre end i 1923, i 1925 bliver det formentlig godt 300 Oplukninger mindre end i 1924, altsaa en Nedgang paa ca. 400 Oplukninger i 1925 i Forhold til 1923.

Turen kommer nu til en grundig Regulering af Landfærdsele, paa hvilket Omraade der hidtil kun er gjort det, at Færdsele fra Byen til Knippelsbro er ledet om ad Slotsholmsgade. Dette er saa meget nødvendiggere, som Landfærdsele vedblivende er i stærk Stigning, hvilket fremgaar af nedenstaaende Tal:

Færdsel over Knippelsbro pr. Dag (Gennemsnit af 3 Dage).

	Juni 1921 fra 6 Fm.—6 Em.	Novbr. 1923 fra 5 Fm.—1 Nat
Sporvogne (inkl. Bivogne).....	1,086	1,688
Automobiler	1,845	4,898
Hestevogne	1,790	1,551
Trækkevogne	521	544
Motorcykler	293	203
Cykler	22,015	22,367
Ialt:....	27,550	31,251
	1921	1925
Fodgængere	20,755	28,000

Færdsel over Langebro pr. Dag (Gennemsnit af 3 Dage).

	Juni 1921 fra 6 Fm.—6 Em.	Novbr. 1923 fra 5 Fm.—1 Nat
Jernbanetog, 7	140 Vg.	82 Vg.
Sporvogne (inkl. Bivogne)	905	1,510
Automobiler	1,655	6,450
Hestevogne	1,913	2,158
Trækkevogne	249	288
Motorcykler	186	200
Cykler	18,937	19,242
Ialt:....	23,785	29,930
	1921	1925
Fodgængere	13,411	ca. 18,000

Man vil bemærke den stærkt stegne Færdsel over begge Broer med Sporvogne (bl. a. den som det synes unødvendige Kørsel over Langebro med Linie 4, som stopper umiddelbart efter at have passeret Broen) og Automobiler. Vel maa det tages i Betragtning, at Tallene for 1921 angaar Tiden fra 6 Form. til 6 Efterm. og for 1923 Tiden fra 5 Form. til 1 Nat, men at det særlig er i Dagtimerne, at Færdsele er steget, ses af følgende:

For *Knippelsbro* var paa Optællingsdagene i 1921 Antallet af passerende Automobiler i Tiden fra 9 Form. til 6 Efterm. ca. 200 pr. Time med et Maksimum mellem 2 og 4 Efterm. paa ca. 225 pr. Time.

I 1923 var Antallet af de pr. Time passerende Automobiler som følger: 9—10 Form. 310, 11—12 Form. 360, 2—3 Efterm. og 3—4 Efterm. 425 og fra 5 Efterm. til 6 Efterm. 290.

For *Langebro* var paa Optællingsdagene i 1921 An-

FRÅGE TIL UGE (fortsat)

tallet af passerende Automobiler i Tiden fra 9 Form. til 6 Efterm. ca. 170 pr. Time med et Maksimum mellem 2 og 3 Efterm. paa ca. 185 pr. Time.

I 1923 var Antallet af passerende Automobiler i samme Tidsrum ca. 400 pr. Time med et Maksimum mellem 3 og 4 Efterm. paa ca. 495 pr. Time.

For 1924 og 1925 er tilsvarende Tal ikke til Raadighed, men den fra 1923 til 1924 stegne Færdsel med Automobiler over Broerne fremgaar af nedenstaaende, idet det bemærkes, at der ogsaa er en Stigning i Antallet af Hestevogne og Trækkevogne:

Maksimum af Automobiler (og Motorcykler) pr. Time.		
	Knippelsbro	Langebro
1921.....	225	185
1923.....	425	495
1924.....	460	510

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Skibes Indpasage i Havnen Syd for Bommen udenfor Toldvæsenets Ekspeditionstid fra 8 Form. til 5 Efterm. kan oplyses, at dette Spørgsmaal efter Forhandling med Over-toldinspektoret nu maa anses for at være løst paa en saadan Maade, at forudgaaende Rekvizition af Toldvagt ikke vil være nødvendig, for at Skibe udenfor Ekspeditionstiden kan gaa op i Havnen eller passere Broerne.

Og endelig er Tjenesten ved Karantænebaadene fra den Dag, den ændrede Brotjeneste traadte i Kraft, blevet udvidet til Tiden fra Kl. 6 Form. til 6 Efterm.

INTERESSANT PROTESTMØDE AF KVINDER

Et Møde, der formentlig er uden Sidestykke i Fagforeningernes Historie, afholdtes forleden i England. Mødet var sammenkaldt af Kvinder, der havde lidt under Følgerne af den »uofficielle« Sømandsstrejke sidste Efteraar. Paa Mødet protesteredes mod den Maade, paa hvilken Strejken var iværksat samt mod det forestaaende Besøg i England af den Mr. Walsh, der i første Række var ansvarlig for Organisationen af Strejken i Australien.

Den Resolution, Mødet fik forelagt, udtaler: At dette Møde af Hustruer og Mødre af Sømænd, der har deltaget i den uofficielle Strejke, protesterer mod den Maade, hvorpaa Strejken iværksattes. Vi fordømmer Lederne, fordi de har begyndt en Strejke uden forinden at have gjort noget for Forsørgelsen af dem, der er afhængige af Sømændene, hvilket førte til, at Tusinder af Kvinder og Børn har maattet sulte. Endvidere protesteres der mod, at Thomas Walsh eller nogen af hans Udsendinge kommer til England med det Formaal at rejse yderligere Strid.

DE VANSKELIGE FORHOLD I DEN FINSE BUGT

De seneste Meddelelser fra den finske Bugt tyder paa, at Forholdene for de i Isen fastsiddende Dampere bliver mere og mere alvorlige. De, der har stolet paa de russiske Befragteres og Sovjetmyndighedernes Forsikringer om, at Skibsfarten paa Lenin-grad vilde blive holdt aaben hele Vinteren, og at Isbrydere til bestemte Tider vilde assistere Handels-skibene, er blevet stærkt skuffede.

Bestanden af Isbrydere er absolut utilstrækkelig, og efter hvad der meddeles af Rederier, der har haft Baade i Fart paa Leningrad, har de officielt udfærdigede Meddelelser ikke holdt Stik. Det er saaledes hændt, at Skibe, som Isbryderne allerede var naet ud til, atter er blevet forladt af disse og har maattet ligge i ugevis i Isen uden Hjælp. De russiske Isbrydere har altid været flinke til at hjælpe indgaaende Skibe til Leningrad, men udgaaende Baade har de

forladt længe inden de naaede Isgrænsen og derved bragt dem i en farlig Situation.

Resultatet er blevet, at ca. 30 ligger indefrosset i den finske Bugt, og Tyskland har maattet sende Slagskibet »Hessen« til Narva for at bringe Hjælp. De fleste af de i den østlige Del af Bugten indefrosne Skibe er tyske og mangler baade Kul og Fødemidler. Finske Flyvemaskiner har foretaget flere Ture ud til Dampere og nedkastet Proviant til dem.

To Skibe er blevet skruet ned af Isen mellem Seitskår og Kronstadt; Besætningerne reddedes om Bord i andre Dampere. En Damper er drevet paa Grund af Isen, og en tysk 10,000 Tons Baad driver omkring uden Skrue og Ror. Situationen forværres Time for Time.

Den finske Isbryder »Sampo« sidder fast i Isen udfør Porkala.

PENGENE UD AF VINDUET

Ikke een men mange Gange har vi peget paa det I meningsløse i at opretholde en ganske overflødig Institution som Statens Skibstilsyn. Senest har Skibsreder *Hugo Marx-Nielsen* i disse Spalter slaaet fast, at Statens Skibstilsyn er ganske overflødig og kun en unødvendig Belastning af den danske Statsborger og af Skibsfarten, idet Lloyds internationale Skibstilsyn, som er en meget omhyggelig Institution, overhovedet ikke tager Hensyn til det danske.

Det højtansete norske Rederifirma *Wilh. Wilhelmssen* tager en ganske lignende Stilling til det norske Skibstilsyn som *Dansk Søfarts Tidende* har taget til det danske.

I en Skrivelse til det Kgl. Department for Sjøfart, Industri og Fiskeri, Oslo, siger *Wilh. Wilhelmsen*:

Vi har i den senere Tid haft Anledning til at se, hvorledes de nye Regler for Optræning af Gebyrer til Statskassen for Skibskontrollens Besigtigelser virker sammenlignet med de Gebyrer, som Klassifikations-Institutterne opkræver, og finder at Gebyrerne til Skibskontrollen med et mildt Udtryk maa betegnes som meningsløst høje. Det er nedslaaende i Tider som disse, da de norske Redere fører en haard Kamp for overhovedet at kunne holde deres Skibe i Drift, at blive belastet med nye Udgifter til det offentlige, som udgør det mangedobbelte af de tidligere Udgifter paa denne Konto. Dette saa meget mere, som vi mener os berettiget til at hævde, paa Grundlag af vor lange Erfaring som Redere, at Skibskontrollen i sig selv er et i flere Retninger overflødig Luksusapparat i den Form den nu udøves, som ikke medfører reelle Fordele for nogen. I de over 60 Aar, vort Firma har disponeret Skibe (tilsammen et Par Hundrede Skibe), er det ikke en eneste Gang hændt, at Skibene har været udsat for Forlis eller Uheld paa Grund af utilstrækkeligt eller mangelfuldt Udstyr. I det Øjeblik vi for vor Bedrifts egen Interesses Skyld holder vore Skibe i Klasseinstitutionens højeste Klasse, anser vi de Besigtigelser, som Skibskontrollen i Tillæg hertil øver, for betydningsløse, og hvis Staten da alligevel af politiske eller andre Grunde opretholder denne Institution, faar det offentlige selv bære de dermed forbundne Udgifter eller i hvert Fald indskrænke Gebyrerne til en rimelig Højde, saaledes at de med Kontrollen forbundne Udgifter ikke føles som en betydelig Tillægsbeskatning paa Skibsfarten.

Vi tillader os derfor at henstille, at de nye Afgiftsregler atter optages til Revision, saaledes at Gebyrerne bringes ned til et rimeligt Niveau.

N. H. & S. T. giver i en længere Kommentar Skibsreder *Wilhelmsens* Udtalelser sin fulde Tilslutning og udtaler sluttelig, at den hele Affære er et karakteristisk Led, som Staten gennemfører overfor Næringslivet for at kunne opretholde Administrationsafdelinger, som Sparekomitéen har fundet overflødige og derfor foreslaaet ophævet.

Antel Grefsal

DET SVUNDNE AAR

I. DANMARK

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det Aar, som vi nu er gaaet ud af, vil til alle Tider være særpræget af Kronestigningen, der var saa betydelig, at den vendte op og ned paa alle Forhold her i Landet. Da vi gik ind i 1925 stod vor Valuta i 66 og var som saadan kun af sekundær Rang. Da det nye Aar meldte sit Komme, var den naaet op til 90 og har derved indtaget en Plads blandt de bedste Møntsorter. Dens Stigen blev fulgt med samme Nervøsitet som dens Fald. Uro og Utryghed hersker den Dag i Dag i store Kredse af Folket, og mange mener, det er en gal Politik, som er ført. At den ikke kan fuldt ud anerkendes, er givet. Hvor langt bedre havde ikke alt været, om man medens Tid var, havde lyttet til Professor, Dr. *Åxel Nielsen*, faaet Nationalbanken sat paa Plads og dæmmet op for Farerne. Det gjorde man ikke. Landet og alle dets Erhverv har senere maattet bøde saa stærkt derfor, at vi praktisk talt kun har eet store Spørgsmaal — Valutaens — herhjemme. Det vil derfor ogsaa paa dette Sted være naturligt at give en Oversigt over det, samtidig med at man, saa godt som det kan gøres, løfter en Flig af det Slør, der endnu dækker det nye Aar.

*

Da vi gik ind i 1925 var der lagt saa stærke Dæmninger for Kronens Fald, at det var usandsynligt, den vilde gaa længere ned end til 66. Mange af de økonomiske Udvækster, som Krigen havde skabt, var bragt ud af Verden, Statens Finanser var stadig inde i en Saneringstid og Nationalbanken havde som Seddelbank paataget sig at indskrænke Krediten. Ved den Valutaordning, som traadte i Kraft den 1. Januar, paatog Nationalbanken sig endog at bevare Kronens Guldværdi ved 66, og Staten garanterede en Valutakredit paa 40 Mill. Dollars. Al Politik gik ud paa en Højnelse, men en langsom Højnelse, af Kronen.

En Deflation er aldrig god at komme igennem, og fra alle Sider var man klar over, at vort Erhvervsliv vilde komme ud for store Vanskeligheder. Priserne skulde presses ned, Krediten indskrænkes, og Købelysten var i Aftagende. At det blev saa galt, som det blev, var der imidlertid ingen, der havde anet, eller haft mindste Grund til at vente. Vort hele økonomiske Liv kom ud for en Prøvelse, som var saa haard, at det er Beviset for dets Sundhed, at det har kunnet staa den igennem.

Kronens voldsomme Stigning i 1925's sidste Halvdel danner i Virkeligheden Baggrunden for Aarets hele økonomiske Billede. Det kom til at staa i den stærkeste Deflations Tegn. Kronestigningen tog særlig Fart ved Midten af Aaret, og sprang i Løbet af 10 Uger op fra 73 til 93 Procent Guldværdi. Denne Stignings Voldsomhed er uden Sidestykke i noget andet Land, der har ordnede og regulære økonomiske Forhold. Det var saaledes en helt ny Situation man kom til at staa overfor her i Danmark.

En af Hovedgrundene til Kronens stærke Opmarsch er Nationalbankens Kreditpolitik, der var langt strengere end det var nødvendigt, for at holde den garanterede Mindstekurs. Samtidig var der en stor Kapitalrigdom paa det internationale Pengemarked, der anvendte Millioner af fremmed Mønt for at købe den danske, og den store Lock-out fremkaldte den langvarige Arbejdsstandsning, som igen standsede Kreditbegæret. At der ogsaa var fremmed Kapitalflugt hertil er givet.

Kronens Opgang var utvivlsomt fortsat ganske uhindret, hvis Nationalbanken ikke havde grebet ind, for efter Tilskyndelse fra Rigsdagen at standse sin egen Politiks Virkninger. Den kastede Kronen ud i Markedet og købte Sterling og Dollar. Henved et hundrede Millioner anvendtes til dette Formaal, og

flere havde været disponible, hvis ikke det udenlandske Marked havde ændret sig. Det blev strammet i høj Grad, den udenlandske Spekulation trak sig tilbage, og Krediten i Nationalbanken lempedes ikke saa lidt.

Saa snart vi var kommet ind i 1925, viste Verdensprisniveauet en svagt faldende Tendens og gav derved Deflationen et Tryk nedad; at det gik i Vejret ved Aarets Slutning, spiller ikke nogen Rolle for vort Vedkommende, fordi Kronens Stigning borteliminerede den.

*

De tre store Hovederhverv her i Danmark, Landbrug, Industri og Skibsfart, griber i den Grad ind i hverandre, at det ogsaa i dette Tidsskrift vil være fuldt ud rigtigt at se paa dem i Relation til de fælles Vilkaar, under hvilke de har arbejdet.

Det første Halvaar var for Landbrugets Vedkommende nogenlunde tilfredsstillende. Men saa kom Kronestigningen og ramte dette Erhverv med fuld Styrke. For at faa det rette Indtryk frem, vil det være nok at nævne, at Gennemsnitsnoteringen for Smør i 1924 var 522 Kr. pr. 100 kg, medens den nu er nede paa 303. Om man end ser bort fra det abnorme i Øjeblikkets Forhold, maa man dog altid regne med en Prisedgang paa mindst 150 Kr. pr. 100 kg Smør. Trods højere Flæskepriser paa Verdensmarkedet ved Slutningen af Aaret 1925 end ved Slutningen af 1924 var Flæskenoteringen 242 Kr. den 17. December i Fjor og 204 Kr. i Aar pr. 100 kg. Æg er faldet 18 Kr. pr. 100 kg og Slagtekvæg er ogsaa gaaet stærkt ned — trods de høje Verdenspriser. At det under saadanne Forhold ser mørkt ud for Landbruget, er givet. Dog vilde det have været endnu mørkere, om vi ikke havde haft den gode Høst og de faldende Priser paa Foderstoffer. Men Resultatet for 1925 er, naar det gøres op, og man f. Eks. tager behørigt Hensyn til den tyske Toldlovs store Afspærringer, at Landmandens Nedgang i Indtægter er langt større end Nedgangen i Udgifter.

Den store Arbejdskamp ramte Industrien meget haardt. Løniveauet gik meget i Vejret og har skabt Konkurrencevanskeligheder, der føles særlig slemme i en Prisfaldstid, der medfører Tilbageholdenhed i Bestillinger. Særlig Industrien og Haandværket har lidt under Arbejdsløshed og Kreditindskrænkninger, og da vi gik ind i 1926 var Situationen saadan, at hver tredje Lønarbejder gaar paa Gaden.

Overfor denne kortfattede Omtale af Landbrug og Industri kan man placere et Par Ord om Skibsfarten. Andetsteds vil den blive mere indgaaende drøftet, men i denne Forbindelse vil det være gavnligt af Hensyn til Sammenligning. — Fragterne har været lidet lønnende, og først i det sidste Kvartal har der været en svag Bedring, som dog ikke kan opveje det mistrøstige Resultat for de første tre Fjerdingaar. De abnormt høje Havnetakster, den for store Tonnage, hele Depressionen i Verden, har virket lammende ogsaa paa den hjemlige Skibsfart. At der imidlertid kan ventes en Bedring, er givet, ikke mindst hvis man navigerer med Klogskab fra det Offentliges Side.

*

Det svundne Aar satte vort Samfund paa en haard Prøve. Deflationen gjorde sig gældende overalt, trampede frem med sin Jærnhæl. Om der vil komme en væsentlig Bedring i det nye Aar er vistnok tvivlsomt. Der er kun hist og her Antydning af en Lysning. At føre den danske Krone igennem, vil blive dyrt i 1926 som det var det i 1925. Men vi kan ikke standse nu paa Halvvejen. Her maa gaas helt ned til Bunden, for at Fremtiden skal blive lykkeligere end Nutiden.

(Fortsættes Side 44).

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 12. Januar 1926.

De ledende hjemgaaende Markeder er med enkelte Undtagelser en stor Skuffelse. Nogen pludselig Hausse kunde der ikke regnes med; men kun de færreste havde drømt om, at La Plata saa hurtigt vilde forandres, og det er ikke let at paavise nogen bestemt Aarsag. Last er der ingen Mangel paa, og den disponible Tonnage for Jan./Febr. er ikke overdreven stor. Det maa være Omsætningsmulighederne, det er galt med i Forbindelse med, at Befragtingen er i Hænderne paa 2-3 store Firmaer, som er i den heldige Position, at de til enhver Tid véd nøjagtigt, hvor meget Korn, der er tilstede, og hvor stor den ledige Tonnage er, og de indretter deres Dispositioner derefter.

Fra et Rederstandpunkt er saadanne mægtige Befragtere langt fra det ideelle; men det maa erkendes, at de har forstaaet at udnytte Fordelen ved en glimrende Organisation og ikke mindst Fordelen ved Samarbejdet.

De sidste Slutninger er nærmest »Panik-Slutninger« og giver Befragterne Blod paa Tandem. Fra den 5. til den 11. ds. er Raten dalet 3/-, og det er umuligt at have nogen Formodning om Markedets Udvikling. For den nye Høst — indtil Juli — er der i de sidste Dage taget Tonnage op paa Basis af 22/- U.K./Cont., Option Spanien/Portugal/Middelhavet mod vanlig extra, Canada 23/-.

Kulmarkedet ud til La Plata er meget fast for helt prompte Baade, noget, som altid gentager sig, saa snart det hjemgaaende Marked slapper af, og de tre sidste Dage i forrige Uge sluttedes op mod 20 Baade til mellem 14/6d. og 15/6d.

Fra *Australien* rapporteres en Del Afslutninger til 42/6d., 43/-; en enkelt Baad er afgaaet i Ballast fra La Plata. *Nordstaterne* har kun en minimal Efterspørgsel, og fra *Sydafrika* gøres intet.

I de mere hjemlige Farvande og Middelhavet er det hverken værre eller bedre. Kulraterne til *Italien* er fastere, men skifter hyppigere, end godt er.

TRÆLASTMARKEDET

550 Favne Props prompt Lastning Oxelösund/Hartlepool er sluttet à 30/-, option Tyne 31/-; 550 Favne Norrköping/West Hartlepool 29/-, Tyne 30/-; 500 Favne Riga/Forth 35/-; 750 Stds. Riga/Manchester 46/-; 725 Stds. Riga og Windau/Manchester 46/-; 320 Stds. Riga og Windau/West Hartlepool 46/-, 1,250 Stds. Leningrad/Zaandam og Amsterdam 43/-.

Disse Rater kan ikke levne nogen Fortjeneste — tværtimod.

For f.o.w. og senere Lastning kan sluttes nu til nogenlunde samme Rater, som var gældende i Fjor. De Redere, som i Fjor ved denne Tid tog Laster op over Aaret, gjorde det gennemgaaende bedst — eller tabte mindst — men det er højest usandsynligt, at det samme vil gentage sig.

Hvidehavsbefragterne skal allerede have haft Tilbud af svensk og dansk Tonnage, uden at Forretning endnu er kommet i Stand.

KUL, KOKS ETC.

Lastetørn er stadig vanskelig, og Markedet er fattigt paa nye Laster. Wear/Frederikshavn 2,600 T. sluttedes til 6/3d.; Tyne/Aarhus 2,900 T. 6/-, Forth/Aarhus 2,000 T. 7/3d., Tyne/Königsberg 6/3d. 3,400 T.; Tyne/Helsingborg 6/6d. 2,200 T. Tyne/Cronstadt har taget 3 Baade til 16/-, og Wales/Cronstadt noterer 18/-, 19/-.

Koks London/København betaler 9/- for prompt og senere.

Coasting og Bay er svagere, og en Del specielle »Coasters« er lagt op.

MIDDELHAVET ETC.

De store Baade er efterspurgt til bedre Rater. Genoa Range betaler 9/6d., 10/-. For mindre Baade er betalt 10/9d. Tyne/Malaga; 11/- Wales/Licata; Neapel 10/6d.; Catania 10/-, 10/6d. Alexandria er værd ca. 12/-; Port Said 11/9d., 12/-; Constantinople 11/6d. Til Øerne er Raten reduceret til 8/6d., 8/9d.

Jordnødder noteres vedblivende i 24/- Gambia Basis Bordeaux/Hamburg, 22/- Saloum, med vanlige Tillæg for Havne i U.K. og Marseilles. Det er alt for lidt for denne Vare; men her som i alle andre Markeder er Konkurrencen for intens, og det intime Sammenhold mellem Rederne mangler.

Donau, som var lukket en Tid, er atter isfri, og de russiske Sortehavsbefragtere er igen i Markedet Basis 13/- Continent, 13/6d. U.K., 14/6d. een dansk Havn, 1/6d. mere for Oliekager. Nicolaieff/p.p. Cont. noterer 10/-, Middlesbro 12/-, Poti/Middlesbro 14/-.

Alexandria faar stadig Tonnage til meningsløse Rater, 9/6d., 9/9d. Hull, 10/6d., 10/9d. London.

Marseilles/4-5 danske-svenske Havne 18-19/-; Genoa/3-4 danske-svenske 18/-, 20/-.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Vestgaaende Laster er rigelige, men uden Antydning til Bedring. Wales/U.S.A. betaler 7/9d., 9/-; Cement fra Antwerpen til Miami 2/90 Doll.; Aalborg/St. Petersburg ca. 3/25 Doll., Key West 3 Doll.

Fra Västervik Distrikt noteres 5/600 Stds. DBB 75/-; fra Slite Cement 3/60 Doll., fra Falkenberg Tagsten 4 Doll. — alt til Miami.

Kornafskibning fra Northern Range har ligget nede en Tid, og Raterne er daarligere. Portland/Avonmouth 2/10½d., U.K.-Bordeaux/Hamburg 3/-. New York/Bahia og Rio 20/-; Kul til Rosario er gjort à 4/25 Doll., Genoa 3 Doll.

Cuba har forbedret Raten med 3d., og er nu 18/3d. til U.K./Cont.

Oliekager Gulfen/Danmark er sluttet til 6 Doll. og 6/35 mod sidst 6/40, 6/50 Doll.

SYDAMERIKA

Som nævnt er de udgaaende Kullaster kommet op i 15/6d. for ppt., og saa længe Kornraterne tenderer den gale Vej, vil dette Marked være fast.

Hørfrø Rosario/New York rapporteres den 7/1 sluttet til 5/75 Doll. og den 11/1 til 5 Doll. Selv om prompte Baade maa gaa ned i Fragten, er der ingen Grund til at slutte ahead til reducerede Rater. Tiden vil vise, om den pludselige og store Nedgang er en Følge af lidt Last og mange Baade, eller simpelt hen en Manøvre fra Befragternes Side.

Chile/Nordstaterne Febr. 5/80 Doll. og 5/25 Doll. New Orleans-Wilmington Range.

ØSTEN

Australien er heldigvis et fast Marked. De sidste 6-7 Baade har faaet 42/6d., 43/6d. Sydaustralien; men det bliver kanske umuligt at komme op i de 50/-, naar Tonnagen allerede er begyndt at forlade River Plate i Ballast.

Af andre Afslutninger bemærkes: Mauritius/U.K. Febr. 22/6d. for 9,000 Tonner, 23/6d. for 5,200 Tonner; Burmah/Antwerp-Hamburg 27/6d.

TIME CHARTER

Vestindien er lidt fastere, og i Pacific Fart er betalt 1 Doll. med Levering Nordstaterne, 1/15 Doll. Levering St. Francisco, 1/32½ Doll. Levering Sydney N.S.W.

(Fortsat fra Side 42).

II. UDLANDET

Vender man sig fra de specielt danske Forhold til den Verden, der omgiver os, er det særlig Europas Stilling til Amerika, der har den altdominerende Betydning, og i det nye Aar vil det være af den største Vigtighed, om den hidtidige økonomiske Politik vil blive fortsat, eller om man vil slaa ind paa de nye Veje, som er anvist baade her og i den nye Verden.

Locarnoaftalerne — som vi før har omtalt indgaaende paa dette Sted — gav til Fuldkommenhed det gamle Aar dets Særpræg, som vil sikre det en Plads i Historien. Samfølelse og Solidaritet prægede trods alt 1925, mest vel paa Grund af Erkendelsen af egen Svaghed, og Besejrede som Sejrherrer fandt for første Gang siden Verdenskrigen hverandre i Arbejdet for at løse fælles Problemer. Denne Følelse er i det gamle Aar blevet yderligere styrket, fordi den økonomiske Udvikling i Europa og Amerika er gaaet i to helt forskellige Retninger. Medens vi her kæmper mod en katastrofal Arbejdsløshed, mod daarlige Tider og dalende Produktion, er der ikke nogen Arbejdsløse i Amerika, der er jævnt godt at bestille i alle Virksomheder og nogle kan endog melde stærk Fremgang. Paa Baggrund af disse skrigende Modsætninger maa man se paa 1925 og paa det Aar, vi nu er inde i.

De europæiske Pessimister, som særlig har ført det store Ord i England, henviser til Stadighed til Amerika, som den Verdensdel, der paa alle Omraader vil sætte Europa ud af Spillet, vil gøre det til en økonomisk afhængig Vasal. Denne Betegning er alt for ensidig og den er derfor gal. Langt mere Ret har de økonomisk-politiske Penne i Amerika, som mener, at de gode Tilstande dér kun er rent midlertidige og vil vende sig til det værre, den Dag den europæiske Opgang kommer — bl. a. fordi den maa komme. De nuværende gode Konjunkturer i Amerika, det store Eksportoverskud vil ikke kunne vare ved, fordi der maa være en Grænse for det store Laantagen fra Europas Side. Naar dette Tidspunkt indtræffer før eller senere, og naar Europa giver sig til at forrente og afdrage de stiftede Laan og afbetale Krigsgælden, er det mest sandsynligt, at Handelsbalancen svinger om. Amerika vil da komme i en højst ugunstig Stilling, og vil ganske utvivlsomt faa den europæiske Konkurrence at føle paa de specielt amerikanske Markeder. Sker det ikke, vil Europa ikke kunne komme saa meget paa Fode, at det kan betale alt det til Amerika, som det er forpligtet til.

Den Tankegang, som kommer til Udtryk i disse Ræsonnementer, er klar nok. Den forudsætter kun et midlertidigt heldigt stillet Amerika, og ser man paa Tallene for Staternes Laangivning og for Ind- og Udførsel, faar man et tydeligt Indtryk af, hvor nær man er inde paa de normale Tilstande, under hvilke man i U.S.A. er holdt op med at yde Laan til Europa, og har sørget for at faa en negativ Handelsbalance som Kreditnation. Det hele ser meget besnærende ud, og der er intet i Vejen for, at det er ganske rigtigt. Naar de amerikanske Laan er givet til at genopbygge Europa for, maa den Tid komme, da vor Verdensdel har genvundet sin Produktionskraft i en saadan Grad, at den kan producere i stort Omfang. Dog maa Produktionen selvfølgelig til den Tid ske til saa smaa Priser, at der kan findes Afsætning for Varerne, der da betyder en effektiv Konkurrence for det amerikanske Næringsliv. Der kan altsaa ventes et Omsving — men naar? Det er jo saa uhyre Summer, Amerika har laant til Europa, at man havde Grund til at tro, at de havde skabt Vilkaar for en effektiv Stigning i Produktionen. Det har dog ikke været Tilfældet. Man har anstillet nogle Undersøgelser, der viser, at vi i Europa endnu ikke er naaet op paa den samme Højde som før Krigen. Det lader ane, at der maa være noget galt fat. De mange Penge

er ikke anvendt paa det rette Maade. Var de det, vilde Europa nu ved Aarskiftet have staaet langt stærkere end det gør.

Vi kender, i mindre Format, de samme Problemer her i Landet, og i Tyskland har Rigsbankens Direktør, Dr. *Schacht* meget bestemt peget paa den Fare, der ligger i at laane i Udlandet, naar den opnaaede Kredit ikke anvendes i Erhvervsvirksomheder, der arbejder for Eksport. Kredit, der ikke er »Bearbejdningskredit«, men som skal anvendes i Indlandet, er meget betænkelig og vil altid modarbejde den Kreditindskrænkningspolitik, der har til Hensigt at bringe det indenlandske Prisniveau ned, saa at den indenlandske Produktion atter kan konkurrere paa Verdensmarkederne.

Den Fortolkning af Begrebet udenlandske Laan — som Dr. *Schacht* her kommer frem med, samtidig med at han pointerer dette Spørgsmaals verdenspolitiske Betydning, — er en anden, end den man er vant til at høre. Det er ikke ethvert udenlandsk Laan, der forøger Produktionskraften og giver Landet Mulighed for større Eksport. Fører man denne Tanke videre frem, stilles man overfor det Spørgsmaal, om de Laan, der er optaget i U.S.A., har været til Gavn for Europa. Er de ikke brugt paa saa gal en Maade, at der kun vil komme yderligere Tab ud af dem, fordi Pengene er sat i Virksomheder, som under Inflationen kunde gaa, men maa standse, naar Valutaen stabiliseres.

Her staar man ved det centrale Spørgsmaal, der er Europa og Amerika imellem. Saa snart Inflationen og Forringelsen af et Lands Penge standser, oprulles Produktionsproblemet. Det værste ved Inflationen, der virker længe efter at den selv er hørt op, er jo netop det, at hele Næringslivet gaar i en forkert Retning. Al den Kapital, som er anbragt i Foretagender nu, maa anses for tabt, eller saa godt som tabt, den Dag, Valutastabiliseringen begynder.

Under disse Forhold er det, at Beskyttelsen vinder frem i alle Lande, hvor man ved dens Hjælp vil forbeholde det indenlandske Marked for de Virksomheder og Virksomhedsudvidelser, som Inflationen har skabt. At man derved i mange Tilfælde kommer ud for det rent umulige, er givet. Ofte slaar man sig selv paa Munden — men sværger alligevel til Beskyttelsen i en saadan Grad, at det ikke er tilfældigt, at Tanken om den europæiske Toldunion er kommet frem nu. Det er særlig i Tyskland, man har arbejdet for denne Idé, der har vundet ikke saa faa betydende Tilhængere, netop fordi den i første Række vender sig mod Amerika og de amerikanske Laangiveres Dispositioner.

Det gamle Aar var præget af Forholdet Amerika-Europa. Det kastede Skyggen ind over vor Verden, men meget tyder som nævnt paa, at just denne Skygge kan forandres til en Sol den Dag, den europæiske Produktion er kommet i det rette Leje. Man naaede ikke at faa den frem dertil i 1925 — men meget taler for, at vi vil komme et Stykke derhen ad i det nye Aar.

Johannes Lehmann.

LOSNING AF TRÆLAST I MANCHESTER

Manchester lokale Skibsrederforening meddeler N.S.F., at den i Betragtning af det Ekstraarbejde, som forsaarsages Agenterne ved at inkassere 45 pCt. af Losningsudgifterne fra Modtagerne, naar det gælder Losning af Trælast i Manchester, har besluttet efter Samraad med the Agency Charges Committee of the *Institute of Chartered Shipbrokers* at debitere følgende særlige Udgifter paa alle Skibe, som ankommer til Manchester efter den 7. November 1925:

Tre Modtagere 2½ pCt. af det inkasserede Beløb,
fem Modtagere 3¼ pCt. af det inkasserede Beløb,
flere end fem Modtagere 5 pCt. af det inkasserede Beløb.

Denne Beslutning er fattet som Følge af, at man ikke havde taget dette Ekstraarbejde i Betragtning, da Tariffen blev udarbejdet.

REGISTER

TIL

DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JULI — 31. DECEMBER 1925

	Side		Side
A alborg og Nørresundby Havne betragtes som en Havn ved Legislation af Dokumenter.....	834	Ø mden som Bunker-Havn.....	882
Aarsmøde i Sveriges Rederforening	676	Engelsk Fagforeningspolitik og Søfolkene.....	801
Afmønstring og Landstigning i Hamburg	577	Englands industrielle Stilling	885
Aktieselskabsloven	863	Estland sælger sin Statsflaade	800
Amerikas Handelsflaade 1. Juli 1925.....	697	Estlands Udenrigshandel	512, 543
Amerikansk Skibsfarts Andel i Amerikas Udenrigshandel..	748	Europas Forenede Stater	869
Amerikanske Skibe, Lov om Hjemsted for.....	579	F inske Krav i Anledning af Beslaglæggelsen af Tonnage under Krigen	812
Ansvarsbegrænsning for Redere.....	660	Finske og danske Skibes Maalingsdokumenter, gensidig Anerkendelse	678
Arbejdsløshed ved Skibsforlis.....	880	Finsk Rute-Fragtfart paa Sydamerika	865
Arbejdstid og Lønninger til Søs.....	507	Flensborg Frihavn bortforpagtet	649
Arbejdstidsloven i Sverige.....	882	Flere Lossehavne	550
Arbejdstiden paa tyske Værfter	711, 776	Fords Skibskøb	644
Argentinske Indvandrigsbestemmelser	495	Forhyringsloven	879
Argentinsk Sømandslov, Forslag til ny Lov	576	Forskel mellem det nationale Flag og andre (Flagdiscrimination)	665
Australsk Navigation Act.....	883	Fragtratetallet	453, 512, 577, 665, 746, 816, 864
Australiens Statsdrift af Skibe skal fortsættes.....	597	Fragttaksterne for de smaa Skibe.....	763
Australske Sømandsorganisationers Overmod.....	578	Franske Havnetakster, Ændringer	508, 547
B altic Certepartiet	729	Frihavnen i Colonia, Uruguay.....	540, 866
Befragternes Agenter og Rederiets Interesser.....	661	Fragtfarten paa Spanien	681, 783, 847
Bemandingsspørgsmaalet	623, 640, 660, 717, 882	Fyr- og Lastpenge i Norge.....	678
Beskatning af Skibsassurancegevinst	744	Fyr- og Vagervæsenet	487, 523
Beslaglæggelsen af Tonnage under Krigen.....	812	G enova, Advarsel fra Havnemyndighederne.....	751
Biscayabugten, Hævning af Havbunden.....	661, 818	Gensidig Loyalitet mellem Skibsredere.....	829
Bjergning eller Bugsering, en Dom.....	651	Gold dues i Portugal	549
Bremen-Selskabernes Fusion	867	Göteborg, nye Arbejdsaftaler	835
Britisk Sømandsstrejke	692	Götaverkens Aarsresultat	815
C anadisk Strandingskommissær	610	H ague-Reglerne	609
Certeparti-Klausuler, Kollision mellem	627	Hamburg, Desertioner	559, 577
Cessing Charges i irske Havne	787	Hamburgs Havneafgifter forhøjede	730
Chilensk Konsulatstarif	796	Hamburgs Havnelov	802
Comité Maritime International, Konference i Genova 1925	765	Handelen følger Flaget	560
Colonia Frihavn	540, 866	»Hans Jensen«s Stranding ved Canada.....	610
Cuba, større Udgifter for Skibsfarten.....	660	Havarier i russiske Havne	715
Czekosloviakiets Adgang til Hamburg og Stettin.....	525	Havneafgifter i Frankrig ændrede.....	508, 547
D alglish, Svar til	829	Havneafgifterne i Genua forhøjede.....	613
»Dania« mod Thor E. Tulinius, Sø- og Handelsretsdom..	662	Havneafgifterne paa Island	785
Danmarks Søfart (Direktør E. Maegaard).....	467, 489	Havneafgifter i Leningrad	496
Dansk Dampskibsrederforening om Valutasituationen.....	607	Havneafgifterne i Lissabon.....	578, 764
Danske Lods	853	Havneafgifterne i London, Nedsættelse?.....	800
Danske Arbejderes Besøg i Rusland	743	Havneafgifterne i Luleå	766
Danske Lastningsbestemmelser godkendt paa New Zealand	682	Havneafgifterne i Piteå	760
Danske Navigatorers Bibliotek, Aarsberetning.....	734	Havneafgifterne i Provinsen 624, 639, 659, 675, 691, 708	743, 759, 827
Dansk-finsk Traktat om Maalingsdokumenter	678	Havneafgifter i Spanien.....	692
Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling	454, 470, 493, 526	Havne- og Brotaksterne i Ribe, Varde og Hasle.....	864
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club.....	458	Hjemsted for amerikanske Skibe, Lov om.....	579
Danske Skibes Adgang til Kystfart i Canada.....	524	Hovmesterkonflikten i Norge	845
Danzig, Nedsættelse af Havneafgifter	488	Hyrerne paa danske Skibe.....	641, 660, 695, 759, 832
Danzigs Havn, Trafikken paa	468, 529, 576, 717, 848, 865	Hyrenedsættelser i Norge, Krav om	676
Danzigs Havn, Taagesignaler	882	Hyresatser i Tyskland	762
Dawesplanen og Tysklands Skibsfart.....	833	Hyreudgifter, Sammenligning mellem et dansk og et svensk Skib	813
Den danske Skibsfart og Tiden.....	817	Hævning af Havbunden i Biscayabugten.....	661
Desertionerne	523, 559, 577	I bis«-»Tana«-Sagen, Dom	816
Dieselfærge til Ruten Jylland-Norge	578	Indløbet til Svendborg	834
Dobbeltbeskatningen	487	Internationale Konventioner	727, 879, 880
Dom i »Ibis«-»Tana« Kollisionssagen.....	816	Isbryderafgift i Königsberg	834
Driftssammenligning mellem Motorskib og Dampskib....	779		
Dækslast, Kastning eller Tab af.....	528		

	Side		Side
Isbryderafgift i Letland.....	813	Norske Interesser i Kina.....	542
Isbryderafgift i Stettin-Swinemünde	853	Norske Krav om Nedsættelse af Hyrerne.....	676, 800
Isbrydning i Sortehavet og det assovske Hav.....	697	Norske Lodstakster forhøjede	577
Islandsk Spiritusmonopol, Lov om.....	615	Norges Skibsfart i 1924.....	853
Italiensk Ruteafgift, Statsstøtte	543, 748	Norske Skibsværfters Kaar	749
Italiens Valuta	549	Norsk udenrigsk Skibsfarts Nettofortjeneste.....	778
Italiensk-russisk Handels- og Transportselskab.....	453	Norsk Veritas	729
Japans Skibsbygningsindustri	565	Nybygget Skib oplagt	676
Jernbanekonvention mellem Sovjetunionen og visse Nabo- lande	490	Ny japansk Skibstype til Træløst.....	745
Joint Maritime Commission og Navigatorerne.....	866	Øliespørgsmaalet	781
Kajafgifter i Hamburg forhøjede.....	730	Ophugning af Tonnage i Japan med Statsstøtte.....	683
Karachis Havn	814	Oplagt Tonnage	598, 615, 625, 641, 695, 831
Kartoffelimport til Finland.....	865	Oplagt Tonnage i Sverige.....	580
Kielerkanalen, Trafikken i 3. Kvartal 1925.....	828	Oplægning Midlet	707, 709, 728, 743, 745, 829
Kiel som Transithavn	729	Opsigelse af norske Overenskomster.....	800, 818
Kollisionssagen »Ibis«-»Tana«, Dom.....	816	Oscarshavn Skibsværft nedlægges.....	731
Konnossementer, Førerens Ret til at udstede i finske Havne	697	Otte-Timers Dagen til Søs.....	608
Kovno, Havnebygning	697	Panamakanalen Trafikken gennem	882
Krigsskibes Vigepligt	713	Parkeston, Dieselmotorskibet	541
Kranafgift i Cuxhaven	800	Pensionering af Søfolk i Sverige.....	708
Kronprins Frederiks Fond og Harbørefondet.....	814	Piteå, nye Havneafgifter.....	760
Kystfart i Canada, danske Skibes Adgang til.....	524	Portugal, gold dues	549, 665
Københavns Havn nedsætter Taksterne.....	879	Portugisisk Discrimination	853
Königsberg, Isbryderafgift	834	Portugisisk Monopol	798
Königsberg Kanalen, Trafikken gennem.....	780	Portugisisk tvungne Lastelinje.....	848
Königsberg, Laste- og Losningsudgifter.....	814	Proviant-Monopolet i Constanza.....	458
Landbrugseksporten	843	Provinhavnenes Takster.....	624, 639, 659, 675, 691, 708, 743
Landstigning i Leningrad.....	610	Radiotelegrafister paa tidsbefraglede Skibe.....	524
La Plata-Floden, vanske Besejlingsforhold	593	Radiotelegrammer om Is- og Besejlingsforhold ved Finland	710
Laste- og Losningsudgifter i Königsberg.....	814	Redere og Købmænd, Samarbejde.....	775
Leningrad, Havneafgifter	496	Rederne og Maskinmestrene	451, 649
Leningrad, Havneusancer	510	Redningsvæsenets Virksomhed 1924—25.....	828
Leningrad—Udlandet, Ruteforbindelser	488	Rene Konnossementer for beskadiget Ladning.....	509
Leningrad, Vintersejlads paa	854	River Plata, vanskelige Besejlingsforhold.....	593
Liggedagene naar begynder de?.....	776	Rotorskibets Udvikling	665
Lillebælts-Broen	834	Rotortype, ny	578
Lissabon, forhøjede Havnetarifler	578	Rotteudrydning i Skibe	830
Locarno, Polen og Europas kommercielle Liv.....	849	Ruslands Handel med U.S.A. fordoblet	613
Lodsens Ansvar	843	Ruslands økonomiske Situation September 1925.....	797
Lodsafgifterne i Portugal nedsatte.....	718	Russiske Skibsbygningsplaner	598, 712, 730
Lodsernes Lønforhold	560, 650, 682, 795	Russiske Skibskøb i Udlandet.....	785
Lodstvang	639, 795, 843	Ruteforbindelser Leningrad-Udlandet	488
Londons Havn, Trafikken paa.....	785	Rutetrafikken Japan—San Francisco.....	679
Losning af Træløst i Belgien.....	780	Røgning af Skibe i Montreal.....	778
Losningsomkostningerne i Londonerry	780	Salget af amerikanske Statsskibe.....	696
Losseafgift for Kaolin i Hallstavik.....	719	Samarbejde mellem Redere og Købmænd.....	775
Lærebog i Sømandsskab	798	Samarbejdet med Tyskerne	864
Lønkonflikt indenfor den tyske Skibsfart.....	747	Sammenslutning af U.S. Shipping Boards Linjer til skandi- naviske og baltiske Havne.....	452
Lønkonflikt paa islandske Trawlere.....	765	Santos, Forsinkelser	544, 597, 854
Maaebreve for danske og svenske Skibe, Anerkendelseaf	490	Santos, ny Havn	597
Marokko, spansk-fransk Blokade	545	Sejladsen paa Nedre-Elben, ny Forordning.....	830
Maskinisteksaminerne	630	Sejlskibskonflikten ..	575, 591, 609, 623, 640, 666, 715, 732, 750, 800, 811, 832
Maskinmesterkonflikten	451, 649	Sejlskibenes Minimaltariffer	866
Memels Handel og Skibsfart 1. Januar—30. Juni 1925....	698	Shipping-Skole	508
Mexicanske Afgifter	529	Sibirien, ny Havn	683
Middelhavet, usikre Havne	524	Skandinavisk Konference om Skibes Sødygtighed.....	647
Mineudlægning i lettisk Farvand	609	Skatterne, en Hindring for Erhvervene.....	844
Montreals Havn i 1924.....	663	Skibenes Bemanding	623, 640, 660
Motorbrændsel, nyt	666	Skibsfartens Betyggelse, Lov om Forholdsregler til.....	564
Motorfærge til Storebælt	576	Skibsfarten paa Australien.....	694
Motor-Redningsbaade paa Passagerskibe	597	Skibsfarten paa Brasilien.....	866
Motorskibsbygningen	593	Skibsfarten paa canadiske Havne.....	785
Motorskib mod Dampskib.....	779	Skibsfarten paa Cuba, større Udgifter.....	660
Navigatorerkongres, 7. nordiske	592	Skibsfarten paa danske Havne	492, 629
Navigatorerne og The Joint Maritime Commission.....	866	Skibsfarten paa Hamburg, Antwerpen og Rotterdam..	577, 642
Nordatlantiske Passagertrafik	512, 643	Skibsfarten paa Paranafloden	746
Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling	469	Skibsforsikringsgevinst, Beskatning af.....	744
Norske Bruttofragter i 1924,	613, 778	Skibsforslis i 1. Kvartal 1925.....	469
		Skibsforslis i andet Kvartal 1925.....	628

	Side		Side
Skibsfarts-Problemer i vore Dage.....	777	Telegrafiststrejken i England.....	843
Skibsfartens Udgifter i Udlandet.....	778	Tilsynet med Skibe	452, 566, 592
Skibsfartens vanskelige Kaar	765	Tonnageafgifter i Dunkerque	630
Skibs- og Vareafgifter i Nakskov og Korsør.....	677	Tonnageoplægning .. 598, 615, 625, 641, 695, 707, 709, 728,	743, 745
Skibspriser i 2. Kvartal 1925.....	525	Tonnageoplægning som Fragtregulator 598, 615, 625, 641,	695, 707, 709, 728, 743, 745
Skibspriser i 3. Kvartal 1925.....	713	Traadløs Telegraf paa japanske Skibe.....	531
Skibsrederes gensidige Loyalitet	829	Trade follows the flag	560
Skibstilsynet	452, 566, 592	Trafikken paa Danzigs Havn.....	468, 529, 576, 717 848, 865
Sovjetunionens Havne, Besejlingen af.....	509	Trafikken paa Hamburgs Havn.....	540, 846
Sovjetunionens Skibsregister	612	Trafikken i Kielerkanalen i 3. Kvartal 1925.....	828
Spansk-fransk Blokade af Marokko	545	Trafikken paa Spanien og Portugal.....	744
Spanske Handelslettelser	712	Transport af brandfarlig Olie i Træskibe.....	613
Spanske Skibsfartssubventioner	728, 827	Trælastbefragtningen fra Østersøen til U.K.....	778
Statsdrift af Skibe	591, 696	Trælastfarten paa Østersøen.....	561
Statsflaaderne	507, 591, 597	»Tyden«-Segl	509
Statsbryderen til Provinshavnene	881	Tysklands Smaaskibsfart	575
Statskonkurrence i Argentina	827	Tysk-russisk Handelsoverenskomst	715
Statsstøtte til den tyske Skibsbygningsindustri.....	711, 776	Tysk Skibsværftstrust opgivet	799
Statsstøtte til Tonnageophugning i Japan.....	683	Tysk Sørets Kendelse	795
Statsstøtte til den italienske Rutebart.....	543	Tvungen Lastelinje i Portugal.....	848
Statssubvention nægtet	796		
Stormagternes Kamp om Olien.....	781	Udlændinge paa danske Skibe.....	624, 775
Støtte til engelsk Skibsbygning	764, 796	Udryddelse af Rotter om Bord.....	830
Subventionen til Göteborg—Frederikshavn Ruten.....	800	U.S.A.'s Handelsflaade og dens Betydning.....	843
Svendborg, nye Fyr tændes.....	834	U.S.A. Linjerne og Svenska Amerika Linjen.....	626
Svensk Rederi ødelagt af Arbejdstidsloven.....	651	Usikre Havne i Middelhavet	524
Svenske Bruttofragter i 1924.....	681		
Sveriges Rederforening, Aarsmøde.....	676	Valutasituationen, Dansk Dampskibsrederiforenings Ud-	
Sworn Measurers	559	talelse til Regeringen.....	607
Søfartsmuseet paa Kronborg.....	785	Valutaspørgsmaalet, de norske Rederes Syn paa Spørgs-	
Søfolks Pensionering i Sverige	708	maalet	864
Søforlis-Domme	581	Vancouvers Havn, Udviklingen af.....	694
Søfyrbøderforbundet	640	Varers Beregning i Registertons i Norge.....	761
Sømandshyrer, en Sammenligning	580, 641, 660	Vareudvekslingen med Sovjetrusland.....	846
Sø- og Handelsretsdom	509, 597, 662, 693	»Vikingen«	845
Sømandsskab, Lærebog i	798	Vintersejladis paa Leningrad	854
Sømandsstrike, britisk	692	Voldgiftskendelse, Afskedigelse af Maskinmestre.....	452
Sømandenes Demonstration	811	Voldgiftskendelse, Spørgsmaal om »Mellemrejser«.....	761
Søsager, Paadømmelse af	659	Voldgiftskendelse i Spørgsmaal om Overtid.....	733
		Zeyen & de Meyer, Rotterdam.....	661
Taagesignaler i Kielerkanalen	744		
Taagesignaler ved Danzigs Havn.....	882		
Tab af Dækslast	528		
Telegrafiststrejke	559, 576		

NORGES, SVERIGES OG DANMARKS HANDELSFLAADER VED AARSSKIFTET

Ifølge en foreløbig Opgørelse af Det norske Veritas.

(Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet).

Norges Handelsflaade

I 1925 er Flaaden forøget med 70 Fartøjer og 184,000 Tons Brutto. Damp- og Motorskibsflaaden er øget med 83 Fartøjer og ca. 206,000 Tons Brutto, men Sejskibsflaaden er reduceret med 13 Skibe og 22,000 Tons.

Bruttoforøgelsen var 149 Fartøjer paa ialt 278,000 Tons. Af denne nybyggede Tonnage blev 30,000 Tons bygget ved norske Værksteder og 166,000 Tons ved udenlandske. Fra Udlandet blev indkøbt 82,000 Tons ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 79 fartøjer paa 95,000 Tons, heraf solgt til Udlandet 70,000 Tons.

Den norske Tonnage er nu paa 2,680,000 Tons Brutto.

Under Bygning i Norge er for Tiden 13,000 Tons Brutto mod 18,000 pr. 1. Juli 1925.

Under Nybygning i Udlandet for norsk Regning er 165,000 Tons Brutto mod 218,000 Tons pr. 1. Juli 1925.

Sveriges Handelsflaade

har i det forløbne Aar haft en Netto Afgang af 13 Fartøjer, men en Netto Tilgang i Tonnagen paa 85,000 Tons.

Bruttoforøgelsen har været 49 Fartøjer paa 121,000 Tons.

Ved svenske Værksteder blev for svensk Regning færdigbygget 45,000 Tons og i Udlandet 51,000 Tons.

Fra Udlandet blev indkøbt 25,000 Tons ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 62 Fartøjer paa 36,000 Tons, heraf solgt til Udlandet 17,000 Tons.

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,315,000 Tons Brutto.

Under Bygning (inkl. for udenlandsk Regning) er der 53,000 Tons Brutto — omtrent som pr. 1. Juli 1925.

Danmarks Handelsflaade

har i 1925 haft en Nettotilgang af 8 Fartøjer og 25,000 Tons.

Bruttoforøgelsen var 40 Fartøjer og 50,000 Tons. Ved danske Skibsbyggerier blev for dansk Regning færdigbygget 24,000 Tons og i Udlandet 13,000 Tons.

Fra Udlandet blev indkøbt 9,000 Tons ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 32 Fartøjer paa 22,000 Tons, heraf solgt til Udlandet 17,000 Tons.

Den danske Handelsflaades Tonnage er nu 1,080,000 Tons Brutto.

Under Bygning (inkl. for udenlandsk Regning) er 60,000 Tons Brutto mod 77,000 Tons pr. 1. Juli 1925.

De nordiske Landes Handelsflaader.

Ifølge Det norske Veritas's Skibsregister 1926. (Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet).

	Damp- og Motorfartøjer								Sejskibe						Total			
	Staal og Jern		Træ og komposit		Tilsammen		Heraf				Staal og Jern		Træ				Tilsammen	
	Ant.	Tons brutto	Ant.	Tons brutto	Ant.	Tons brutto	Fangst- og Fiskerskibe		Bugserbaade Færger etc.		Ant.	Tons brutto	Ant.	Tons brutto	Ant.	Tons brutto	Ant.	Tons brutto
							Ant.	Tons brutto	Ant.	Tons brutto								
Norge	1560	2590563	213	58692	1773	2649255	253	146558	28	7458	19	27955	14	7250	33	35205	1806	2684460
Sverige	1003	1235871	186	36223	1189	1272094	37	6147	74	23891	9	7129	185	35613	194	42742	1383	1314836
Danmark	636	1034035	48	13025	684	1047060	14	2317	91	44641	9	9436	117	24268	126	33704	810	1080764
Finland	178	107511	232	44954	410	152465					29	49197	114	30965	143	80162	553	232627
Island	55	19404	5	1029	60	20433											60	20433

HAVNE- OG BROTAKSTERNE

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 23. December f. A. tilskrevet Læsø Sogneraad saaledes:

»I Anledning af Sogneraadets Andragende af 3. d. M. foretager Ministeriet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925—30 for Læsø Vesterø Havn gældende Havne- og Brotakst:

I Punkt 1. A., 1. d., Stk. 1., ændres Beløbet 3 Kr. til 4 Kr. 50 Øre, og i samme Punkt, Stk. 4., ændres Beløbene 60 Øre og 50 Øre til henholdsvis 1 Kr. og 60 Øre«.

Sig saa ikke, at Ministeriet nøjes med at forny Havne- og Brotaksterne for de næste fem Aar. I dette Tilfælde har det altsaa forhøjet dem.

Skibsfarten paa Helsingfors.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Ifølge telegrafisk Indberetning fra det danske Gesandtskab i Helsingfors henstiller den finske Søfartsstyrelse indtil videre ikke at dirigere Skibe til Helsingfors, men i Stedet for til Hangö eller Abo.

Nedsættelse af Kajafgifterne i Hamborg.

Fra 20. November 1925 er Afgiften for Omladning mellem Jernbane og Flodfartøj nedsat fra 2 til 1 Pf.

Pesten paa de Canariske Øer.

Udenrigsministeriet meddeler i Henhold til en fra det danske Gesandtskab i Madrid modtagen Indberetning, at der ifølge Meddelelse fra den spanske Regering af 24. December f. A. i La Laguna (4 km fra Santa Cruz de Tenerife) er forefaldet 3 nye Tilfælde af Byldepest, hvoraf 2 med dødelig Udgang, samt i Las Palmas et Tilfælde. Der er truffet de fornødne Forholdsregler for at forhindre Sygdommens Udbredelse.

Observeret Vraggods.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Dansk Damper »Frieda« rapporterer over Flekkerøy Radio: En rødmalet Jernponton og en hvidmalet 40 Fods Baad med afbrækket Mast observeret den 7. Januar Kl. 9.30 Form. paa 57° 06' N. Brd. 5° 41' Ø. Lgd. drivende N.Ø. over. Baaden var mærket Nr. 4.

Isbryderafgift i Riga.

Danish Shipping Company har fra d'Hrr. Jens Petersen & Co., Riga, modtaget Meddelelse om, at den lettiske Regering har besluttet, at der skal afkræves alle Skibe, som anløber Riga i Tidsrummet 12. Januar til 15. April d. A., begge Dage incl., en Isbryderafgift af 20 Santimes pr. Netto Register Tons for saavel ind- som udgaaende.

Lloyds Agent i Svinemünde.

Firmaet W. Kunstmann, Stettin og Swinemünde, er blevet udnævnt til Lloyd's Agent i Swinemünde.

Diamantbryllup.

Skibsreder F. H. Andersen og Hustru, Marstal, fejrede Mandag den 11. ds. deres Diamantbryllup.

ISMELDINGER PR. 13. JANUAR 1926

Danmark.

Telegrammer (Meldingen gælder for Tiden siden den anførte Dato; ny Melding telegraferes, naar Is- eller Besejlingsforholdene har forandret sig væsentligt).

Løgstør (11): Spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Sverige.

Søen ved Härnö: Drivis. Angermanälven: Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Sundsvall: Søen og Brämö-Draghällan Drivis, kun for kraftige Dampere. Draghällan-Sundsvall og Alnösundet Fastis, Rende.

Gävle: Øst for Eggegrund Drivis, kun for kraftige Dampere, vest for Eggegrund svær Fastis, kun for kraftige Dampere. Skutskärhamn svær Fastis, lukket. Nordre Løb og Red svær Fastis, Rende.

Örskär: Søen isfri. Öregrundsgrepen lukket.

Söderhamn: Søen isfri. Til Furusund Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen og til Trälhavet Sjapis, kun for kraftige Dampere. Derfra til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Landsort: Søen isfri. Til Stockholm Fastis, Rende.

Kalmarund: Fastis, nord for Kalmar Rende, syd for lukket for Sejlskibe.

Strömstad: Dynekilen indre Del svær Fastis, lukket. Ide-fjorden svær Fastis, til tværs af Hälle, Rende.

Estland.

Sorve: Sjapis, kun for kraftige Dampere. Vilsandi: Fastis, kun for kraftige Dampere.

Köpu: Fastis, lukket for Sejlskibe. Tankena: Fastis, lukket for Sejlskibe.

Osmussår: Fastis, kun for kraftige Dampere. Pakerort: Drivis, kun for kraftige Dampere.

Naissar: Kun med Isbryderhjælp. Tallin (Red): Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Kokskär: Svær Fastis, Rende. Ekholm: Svær Fastis, lukket. Stenskär: Svær Fastis, lukket. Narva-Joesuu lukket. Vorms: Svær Fastis, lukket.

Tyskland.

Pillau: Søen uhindrende Sjapis, Havnen svær Fastis, Rende. Königsberg Seekanal: Svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Danzig: Fastis, vanskelig for Sejlskibe. Stolpmünde: Fastis, vanskelig for Sejlskibe. Kolberg: Sjapis, vanskelig for Sejlskibe.

Swinemünde: Søen uhindrende Sjapis. Havnen Fastis, vanskelig for Sejlskibe. Hafl: Uhindrende Sjapis.

Thiessow, Arkona, Travemünde isfri.

Af

EMILE ROBINS LEGAT TIL REDNINGSBELØNNING

vil en Portion, stor 400 Kr., kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigsk Fart, og som i Aaret 1925 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned d.A.

JUSTITSMINISTERIET

den 11. Januar 1926.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir



Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

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

TELEFON CENTRAL

7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. JANUAR 1926.

London	19,51	Madrid	57,30
New York	403,00	Amsterdam	162,10
Berlin	95,85	Stockholm	107,75
Paris	15,60	Oslo	82,30
Antwerpen	18,45	Helsingfors	10,15
Zürich	77,90	Prag	11,94
Rom	16,45	Wien	56,90

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jeejes«

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

GINO & EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE

ASSURANCE-AGENTER

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKER AF ENHVER ART

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartstid.

Laboratorium: KONGENS ENGHAVE, V. Tlf. Cent. 6031
Tigr.-Adr.: „Raket“, København. Privatlif. Nora 2388

SKIBS-PROVIANTERINGS- HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

POSITIONSLISTE PR. 11. JANUAR 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. København 3.1.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Jessen, ank. Aalborg 9.1.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 3.1. til Port Said.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Nørresundby 10.1.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Aalborg 7.1.
 s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Cardiff 8.1.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.
 s.s. *Alf*, ank. København 8.1.
 s.s. *Alfa*, ank. Newport 8.1.
 s.s. *Alfred Hage*, pass. Quessant 11.1.
 s.s. *Algarve*, Sundsvig, ank. København 2.1.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Stockholm 11.1.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Frontera 6.1.
 s.s. *Anna*, ank. Hangø 11.1.
 m.s. *Annam*, Mouritzen, pass. Galle 7.1. paa Rejse til Belawan Deli.

s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Aarhus 11.1.
 s.s. *Arabien*, Harder, pass. Dungeness 10.1.
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, ank. Odense 8.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 27.12.
 s.s. *Arkansas*, afg. St. John N. B. 9.1. til Danmark.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. København 9.1. til Oslo.
 s.s. *Askø*, Olsen, ank. Helsingør 21.12. for Reparation.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Rufisque 7.1. til Bordeaux.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Hamburg 10.1. til Hook of Holland.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. London 2.1.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. London 10.1. til København.
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København.
 s.s. *Belgien*, afg. København 8.1.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. København 11.1. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Gdynia 7.1.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Brixham 8.1. til Bergen.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 19.12.
 s.s. *Bodil*, afg. Iggesund 2.1.
 s.s. *Bogo*, Rasmussen, afg. Stockholm 6.1. til Leningrad.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Honolulu 27.12.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 8.1.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Grangemouth 9.1. til København.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, København-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, afg. Rotterdam 8.1. til Malaga.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Santos 8.1. til Rio.
 s.s. *Brallingsborg*, Christensen, pass. Dungeness 10.1.
 s.s. *Bretagne*, ank. Svendborg 13.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. København 9.1.
 s.s. *Brilla*, pass. Dungeness 9.1.
 s.s. *Broholm*, afg. Lissabon 9.1. til København.
 s.s. *Brosund*, Skou, afg. Philadelphia 6.1. til New Orleans.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.
 s.s. *Berglum*, Møllerup, ank. Philadelphia 30.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Andersen, ank. København 4.1.
 s.s. *Carmen*, ank. Swansea 9.1.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Ceuta 10.1. til Melilla.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Pedro 9.1. til San Francisco.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Rotterdam 10.1.

KØBENHAVNS SKIPPER-FORENING

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling *Lørdagen den 27. Februar d. A. Kl. 3 Eftmd.* paa BØRSEN, Indgang under Rampen.

- 1) Forslag til Ændring i Vedtægterne.
- 2) Valg af Formand.
- 3) Valg af 4 Repræsentanter.
- 4) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.

De reviderede Regnskaber for 1925 vil ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11^{1/2}—2 fra den 15. Februar d. A.

København, den 11. Januar 1926.

BESTYRELSEN

KØBENHAVNS SKIPPERFORENINGENS ENKEKASSE

Den aarlige Generalforsamling afholdes *Mandagen den 1. Marts Kl. 2 Eftm.* i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

København, den 11. Januar 1926.

BESTYRELSEN

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S · WATKINS'

Medlemmer:

<i>Björkö-Sund</i>	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel. "Mittler"
Do.	Seppinen & Co. Stevedores	"Mannola"
<i>Trångsund</i>	A-B. The Federations Stevedore	"Sohn"
Do.	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	"Mittler"
<i>Wiborg</i>	V. Sandholm & Co. Ltd.	"Sandholm"
<i>Fredrikshamn</i>	Blomberg & Co. A-B.	"Blombergs"
<i>Kotka</i>	Björklund & Co. A-B.	"Edvbjörklund"
<i>Lovisa</i>	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
<i>Helsingfors</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Sörnäs</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Hangö</i>	A-B. Hangö Stevedoring O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Ekenäs</i>	Ekenäs Stevedoring O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Raumo</i>	Wass & Lundberg O-Y.	"Wass"
<i>Räfsö & Mäntyluoto</i>	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlbroos"
<i>Kristinestad</i>	The Association Stevedoring Co.	"Snekker"
<i>Kaskö</i>	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
<i>Wasa</i>	A-B. Victor Ek O-Y.	"Victorek"
Do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
<i>Jakobstad</i>	The Association Stevedoring Co.	"Association"
<i>Yxpilä</i>	The Association Stevedoring Co.	"Stowing"
<i>Möllersvik</i>	The Association Stevedoring Co.	"Stowing"
<i>Himango</i>	The Association Stevedoring Co.	"Stowing"
<i>Brahestad</i>	The Association Stevedores	"Despatch"
<i>Uleåborg</i>	Stuvarebolaget	"Prompt"
<i>Haukipudas & Ijo-Röyttä</i>	Stuvarebolaget	"Prompt"
<i>Kemi</i>	S. R. Bygglin	"Byggline"
<i>Torneå</i>	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"
Do.	Torneå Skeppstuveri Co.	"Stowing"

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
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	} »Lambrose»
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	} »Lambrose»
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} »Lambrose, Grimsby

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

LONDON

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.

T. SHERBURN

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

GOOLE

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31)

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

BRISTOL

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

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

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: »Vonmehrene»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner SKIBSMÆGLERE Repræsentanter for det britiske Marineministerium
og den kgl. italienske Marine Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. New Orleans 4.1.
 s.s. *Cimbria*, Madsen, København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Bordeaux 27.12.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Key West 6.1. til New Orleans.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, afg. Liverpool 31.12. til Buala/Lome.

D

s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Brunshüttel 10.1.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Lybæk 10.1.
 s.s. *Danefell*, Christoffersen, ank. Danzig 2.1.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Nykøbing F. 11.1.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Hamburg 7.1.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 11.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 13.12. til Aalborg.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Sabie Tex 7.1.
 s.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Antwerpen 9.1.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Miami.
 s.s. *Diana*, Tramp, København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Lizard 11.1.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. København 5.1.
 s.s. *Ebba*, pass. Dungeness 2.1.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Lissabon 7.1. til København.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cardiff 8.1. til Syracus.
 s.s. *Elie*, Schmidt, pass. Ushaut 10.1. p. R. t. Oran.
 s.s. *Ella*, oplagt i København fra 5.12. 25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. København 11.1.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Gibraltar 9.1.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Vancouver 2.1.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10. 25.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Beira 2.1.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Tyne 9.1.
 s.s. *Esberrn Snare*, oplagt siden 4.10. 25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Rouen 11.1.
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. Nakskov 30.12. 25.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 8.1. for Reparation.
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10. 25.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutefart København-sydfynske Pladser.
 m.s. Mouritzen, pass. Perim 31.12. paa Rejse til Colombo.
 s.s. *Fanø*, Tønnesen, ank. Danzig 6.1.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. Hamburg 9.1.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Hull 6.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Methil 9.1.
 s.s. *Frankrig*, ank. Vejle 9.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 1.1.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Port Said 6.1. til Oran.
 s.s. *Frederik VIII*, Meklenborg, i Dok i Göteborg siden 11.1.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Terceira 8.1.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10. 25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. W. Hartlepol 9.1.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Miami 16.12. 25.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. Rotterdam 8.1.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Aalborg 11.1. til Key West.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Swansea 8.1.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Huelva 8.1.
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 10.1.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Wear 10.1.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Oslo 11.1.
 s.s. *Halvdan*, Ørbeck, afg. Dunkirk 11.1 til København.
 s.s. *Halland*, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Blyth 7.1.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 1.1.

s.s. *Hans Broge*, Winther, afg. Gulfport 26.12.
 s.s. *Hans Tavsén*, pass. København 12.1. paa Rejse til Manchester.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7. 25.
 s.s. *Harriel*, pass. Helsingør 11.1.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Casablanca 10.1.
 s.s. *Helga*, ank. Valencia 11.1.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 9.1. til New York.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10. 25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Valencia 5.1.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Blyth 6.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 9.1. til København.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15. 5. 25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Nakskov 11.1.
 s.s. *Holland*, ank. Newcastle 4.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Rotterdam 11.1.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 9.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Gibraltar 8.1. p. R. t. Genua.
 s.s. *Inger*, pass. Dungeness 6.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Havre 11.1.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Dok i København siden 30.12. 25.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Sarpsborg 23.12. til Philadelphia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, afg. København 11.1. til Danzig.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Rufisque 28.12.
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Panama Canal 28.12. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 4.1.
 s.s. *Jenny*, pass. Lydd 2.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Casablanca 11.1.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, pass. København 8.1.
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Liverpool 7.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Bluefields 8.1.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Antwerpen 29.12.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Brunshüttel 8.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Malaga 9.1.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Hull 6.1.
 s.s. *Karen*, Jordt, pass. Brunshüttel 9.1.
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 10.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.12.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 10.1.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Valencia 9.1.
 s.s. *Kezucky*, Jørgensen, afg. Boston 8.1. til Philadelphia.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Singapore 10.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Korsør 10.1.
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn siden 24.7. 25.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Methil 10.1.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 2.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. Korsør 11.1.
 s.s. *Kurland*, ank. Frederikshavn 25.12. 25.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12. til Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 10.1.
 s.s. *Lifland*, Petersen, ank. Helsingør 8.1. for Reparation.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Trapani 6.1.
 s.s. *Lillian*, afg. Coruña 9.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 7.1.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 10.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 3.1.

A/B NIELSEN & THORDÉN $\frac{0}{Y}$
 Telegram-Adr.: »Tonnages Coder: Scott's og Watkins'
HELSINGFORS (Finland)
 Filialkontor: HANGÓ
 Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition
 Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG
 TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"
BUNKERS
HELSINGFORS

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

PHILADELPHIA

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

MONTREAL

SUNDERLAND

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.

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 Stare« »Robert L. Cook« »Hutton« »Stag«

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

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

ROTTERDAM

Wiltons

ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE

MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
& FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE·EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte·Evne 46,000 Tons

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

ROTTERDAM

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredereforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen 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

ANTWERPEN

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

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

Telegram-Adresser:

Rotterdam:

SHELLEN

Antwerpen:

SHELSHIP

Hamburg:

SHELLENSHIP

STEVEDORING COMPANY

GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME

ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Sogade 17, København K.

Telefon: Central 770.

RIGA

A/B LARS KROGIUS & CO., O/Y

Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

HELSINGFORS

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, København Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, afg. Dunkirk 11.1. til Havre.
 s.s. *Maine*, Heide, i Dok i Frederikshavn siden 6.12. 25.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Yokohama 9.1. til Vladivostok.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Rouen 10.1. til Åhus.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 9.1. til Hamburg.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Valencia 9.11.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Marie*, pass. Dunnethead 9.1.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Grimsby 10.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, afg. Antwerpen 3.1.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Ibiza 9.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. St. Vincent 9.1. til Golfen.
 m.s. *Mezico*, Eggers, pass. Azores 6.1. paa Rejse til U. S. A.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, ank. Middelfart 11.1.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Livorno 11.1. til Genua.
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, afg. Santa Pola 9.1. til Gibraltar. paa Rejse til Island.
 s.s. *Møen*, Olsen, København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

- s.s. *N. F. Høffding*, ank. Rufisque 8.1.
 s.s. *Nancy*, afg. Rolfsø 9.1.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Bangkok 2.1.
 s.s. *Nautik*, afg. Pasages 11.1.
 s.s. *Neptun*, ank. Danzig 9.1.
 s.s. *Nerma*, pass. Hangø 11.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Oslo 23.12. til New York.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Danzig Ruten.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Kenitra 7.1.
 s.s. *Normandiel*, ank. Frederikshavn 31.12. 25.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Norrköping 7.1.

O

- m.s. *Odense*, Veirø, København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11. 25.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Cardiff 2.1.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5. 25.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. København 10.1.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Swansea 31.12. til Boston (U.S.A.).
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 9.1.

P

- s.s. *P. Madsen*, afg. Gibraltar 9.1.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Korsør 1.1.
 s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Sunda St. 9.1. paa Rejse til Menado.
 s.s. *Palnatoke*, Bast, afg. Sunderland 6.1. til Norrköping.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hull 11.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle NSW. 19.12.
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 26.12. til Danmark.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Melbourne 6.1.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Tyne 9.11. til Königsberg.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Stockholm 6.1.

R

- s.s. *Randi*, ank. Rouen 8.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12. 25.
 s.s. *Rhone*, i Eksportfart, afg. Leith 11.-12.1. til Aalborg.
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Dunston 12.1.
 s.s. *Romø*, Olsen, ank. København 10.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Antwerpen 9.1.
 s.s. *Rota*, Rivolt, Eksportfart, afg. Leith 11.-12.1. til København.

S

- s.s. *Saga*, Henriksen, København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 5.1. paa Rejse til New York.
 s.s. *Seine*, afg. Bordeaux 12.1. til Havre.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Limhamn 11.1.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, Dakar 7.1. p. R. t. Dunkirk.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Port Said 9.1. til Dunkirk.

- s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Las Palmas 11.1. paa Rejse til Rotterdam.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Yokohama 11.1.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Sydney 8.1. til Colombo.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Burianna 1.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 4.1.
 s.s. *Sigvald*, Hansen, ank. Grangemouth 7.1.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Barry 9.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 7.1.
 s.s. *Skaane*, ank. København 15.12. 25 for Reparation.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Manchester 9.1.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Tyne Dock 30.12. 25.
 s.s. *Skinfaxe*, afg. København 7.1.
 s.s. *Skjold*, afg. Randers 10.1. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Newcastle 4.1.
 s.s. *Skotland*, afg. Cardiff 9.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, ank. Frederikshavn 24.12.
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. Rotterdam 12.1.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, pass. Brunsbüttel 8.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Beckton 7.1.
 s.s. *Stat*, Clausen, afg. Philadelphia 4.1. til Havana.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Aberdeen 9.1.
 s.s. *Stella*, pass. Dungeness 11.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Horsens 9.1.
 s.s. *Svanholm*, ank. Manchester 8.1.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København siden 24.12. 25.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Rotterdam 12.1.
 s.s. *Svend*, Nielsen, ank. København 28.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ipswick 2.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Baltimore 31.12. 25.
 s.s. *Sønderjylland*, København-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *T. M. Werner*, afg. Oran 5.1.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11. 25.
 s.s. *Taarnholm*, afg. København 11.1. til Manchester.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8. 25.
 s.s. *Texas*, ank. New Orleans 7.1.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksportfart, afg. København 11.1. til Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. København 9.1.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 11.1. til Riga.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9. 25.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Catania 6.1.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Perim 10.1. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Arthur Texas 9.1.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Aarhus 9.1. til Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. København 12.1. til Halmstad.

U

- s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8. 25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 7.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Valencia 9.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 27.11.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. København 8.1.

V

- s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 7.1.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Las Palmas 8.1. til Saloum.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Antwerpen 5.1.
 s.s. *Vera*, Hjorth, ank. Aalborg 11.1.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. St. John N. B. 5.1.
 s.s. *Vidar*, København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Petersen, oplagt i København siden 16.12.

W

- s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Aarhus 10.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 8.1.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, pass. Lizard 1.1. paa Rejse til San Juan.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt siden 27.10. 25.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Casablanca 11.1.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Cienfuegos 6.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Hammeren 11.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTOR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Grundlagt 1848

Telegr.-Adr.: Amiante

M. B. COHIN

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

København K.

STORES

Import og Lager af

Maskiner · Værktøjer · Staal · Olier

samt tekniske Rekvisitter for Damp- og Motorskibe

PUMPER

INJEKTØRER

REDUKTIONSVENTILER

VØLUND

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET VØLUND

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER TØRDOKKER

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

Telegram-Adresse:
VELTENÅR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

En/reprenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURATI» CO., Ltd.
Korporationen for edsvarne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

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

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**

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

Enerepræsentant i Danmark for

**HOWDENS
VANDRØRSKEDLER**

★

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilip»

AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE &
DAMPSKIBSREDERI

*Dampskibs- & Havariagent
Befragtningsforretning*

STATSTELF.: 196
TELEGRAM-ADRESSE:
»MARIUSON«

KALVEBOD BRYGGE 4
KØBENHAVN B

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNINGStatstelf.: 196 · Telegr.-Adr.:
„MARIUSON“KALVEBOD BRYGGE 4,
KØBENHAVN B

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

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

Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENÅAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornellevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAK» CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amallegade 36

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

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, Lægttere, Værksteder etc.
Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

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

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

Avenue d'Italie 84 · Telegr.-Adr.: Franssonswart.

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

Telefon: Central 770.

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.

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.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-6895 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.

fra Th. Höeg

HAMBURG

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 4

FREDAG 22 · JANUAR 1926

33 · AARG.

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

FORTSAT STIGNING I OPLÆGNINGERNE

Desværre maa yderligere Stigning i Tallet paa Oplagte Skibe befrygtes, skrev vi i det sidste Nummer af *Søfarts Tidende*. Vor Frygt har vist sig at være berettiget. Den 18. ds. var ikke mindre end 56 af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe lagt op, repræsenterende en samlet Brutto Tonnage af 72,640 Tons og d.w. Tonnage af 110,528 Tons.

Vi kan gentage, hvad vi skrev sidste Uge, at desværre maa yderligere Stigning befrygtes. Misforholdet imellem de daglige Udgifter ombord i de danske Skibe og i de udenlandske er saa svimlende i Disfavør af Danmarks Skibsfart, at vore Redere i Øjeblikket maa lægge deres Skibe op og vente paa bedre Tider eller en Nedsættelse af de daglige Udgifter. Desværre bliver Ventetiden sikkert lang, da Misforholdet er saa stort, at den halve Snes Procent Nedsættelse i Lønninger, som Februar-Reguleringen antagelig repræsenterer, ikke vil forslaa mere end den traditionelle Skræder i Helvede.

Hvor svimlende Misforholdet er imellem de daglige Udgifter i danske og udenlandske Skibe er overmaade skarpt belyst i følgende Beretning og Afregning fra et kendt dansk Firma af Dampskibs-Agenter. Firmaet skriver:

»Vi har netop ekspederet her en belgisk Damper, 2,300 Tons d.w. all told, og kunde tænke os, at det muligvis kunde have Interesse for Dem at faa følgende Oplysninger, som Kaptajnen har givet os med Hensyn til maanedlig Hyre ombord i Damperen:

Belgiske Hyrer.

	Frcs.	Kr.
Kaptajn	1,500 à 18.55 =	278.25
1. Styrmand	900 —	166.95
2. Styrmand	700 —	129.85
1. Maskinmester	1,050 —	194.78
2. Maskinmester	800 —	148.40
3. Maskinmester	700 —	129.85
Maskinassistent	300 (not compulsory)	55.65
Hovmester	700 à 18.55 =	129.85
Kok	600 —	111.30
Messeopvarter	450 —	83.48
Baadsmænd	590 —	109.45
4 Matroser à 550 Frcs.	2,200 —	408.10
Donkeymand	590 —	109.45
4 Fyrbødere à 525 Frcs.	2,100 —	389.55
Ialt		2,444.91

Efter Kaptajnens Opgivelse er ovennævnte Hyrer de samme som engelsk Hyre efter Kurs 35 belgisk Francs til £1 Sterling.

Kaptajnen har Provianten, og faar fra Rederiet kun Kr. 1.60 pr. Mand pr. Dag til Dækning af samtlige Udgifter til Kost. Endvidere meddeler Kaptajnen, at hele hans Dæksbesætning er Skandinaver«.

Officerer og Besætning vilde, hvis Skibet var dansk, have været:

Danske Hyrer.

Kaptajn	750
1. Styrmand	475
2. Styrmand	355
1. Maskinmester	585
2. Maskinmester	410
3. Maskinmester	295
Maskinassistent	205
Hovmester	310
Kok	240
Messeopvarter	50
Baadsmænd	220
4 Matroser	780
Donkeymand	220
4 Fyrbødere	800
Ialt	5,695

Med andre Ord en Forskel paa ca. 3,250 Kroner pr. Maaned i Hyreudgifter alene. Selv i gode Tider kan selvfølgelig intet dansk Rederi klare sig, hvis dets Udgifter er mere end dobbelt saa høje som dets udenlandske Konkurrenters. Hvorledes Situationen er i Tider saa haabløst daarlige som de nuværende, behøver vi næppe at udbrede os om — den er desværre kun til Oplægning.

FLERE UDENLANDSKE KLAGER

De pinligt dyre Havneafgifter i de danske Provinser giver os et pinligt daarligt Navn i Udlandet. Som vi omtalte sidst, vælter de udenlandske Klager ind. En anset svensk Rederi-Virksomhed sender os denne Uge sin Klagesang. Den lyder:

»Vi har en Damper, der skal losse i 3 danske Havne, ca. 500 Tons i hver. Er det Tilfældet, at Mæglerne dér er berettigede til at kræve fuldt Klarerings-Honorar i hver Havn, og er det ligeledes Tilfældet, at en Damper skal betale fulde Havnepenge i alle tre Havne, trods det, at den for de to sidste Havnes Vedkommende kommer fra en indenrigsk Havn? I Havneafgifter forlanger Nakskov 600 Kr., Holbæk 800 og Køge 800 Kr., eller ialt over 2,000 Kr. i Havneafgifter. Det synes os med den nuværende Kurs paa danske Kroner at være aldeles absurd, da Fragten betales i sh og ikke er højere end tidligere. Under disse Omstændigheder forekommer det os, at Omkostningerne ved at tage en Partlast til Danmark medfører aldeles forfærdende Udgifter, langt større end i noget andet Land, og en Revision af disse Takster burde sikkert foretages«.

Som man ser, vægrer vor ansete svenske Korrespondent sig ved at tro, at dette kan være rigtigt. Desværre er det rigtigt. Ogsaa i den Henseende er vi en enestaende Nation. Hvis andre Nationer led under en lignende Vilkaarlighed, maatte man have hørt derom.

Iøvrigt mener vi, at disse ublu Havneafgifter bør nedsættes øjeblikkelig.

Her vil vi iøvrigt tillade os at vende tilbage til Sir Ernest Glover's Klage, som vi ret indgaaende behandlede sidste Uge. Vore Læsere vil maaske mindes, at vi anbefalede Omladning i mindre Skibe i Stedet for at sende en større Baad fra Havn til Havn. Ved Omladningen undgaar man de kostbare Følger af den grimme Vane, som de danske Provinshavne har: at beregne sig efter Lastens fulde Netto Tonnage og ikke efter den Del af Lasten, der losses i paagældende Havn.

Sir Ernest Glover betalte i Havneafgifter i København, Odense, Svendborg, Kolding og Randers paa de 7,101 Tons Korn, som »Ruysdael« lossede i nævnte Havne, alt i alt ca. 8,397 Kr. Af dette Beløb betalte han kun 685 Kr. i København. Havde han losset hele Ladningen her, var Havneafgifterne i Stedet for de 8,397 Kr. blevet 1,865 Kr.

Han vilde desuden undgaa sit kolossale Tidstab, da Ladningen kunde udlades, hvis denne var Korn, paa ca. 6 Dage — hvis den var Solsikkekager paa 10 à 12 Dage. Ligeledes vilde han spare en Masse andre Udgifter, bl. a. Lods.

I LÆNKER OG BAAND

Efter denne Lovs Ikrafttræden maa der ikke dannes flere Aktieselskaber her i Landet, skrev vi den 15. December i dette Blad i vore Kommentarer til Regeringens Forslag til Lov om Aktieselskaber.

Efter Mødet forleden i Dansk Dampskibsrederiforening, hvor Erhvervenes ledende Mænd enstemmigt fordømte Lovforslaget, er man vel berettiget til at tro, at dette Lovforslag henlægges, eller genopstaar i en Form, som er nogenlunde akceptabel for de Mænd, der har Ansvaret — ikke paa Tinge, men i det praktiske Liv — for vore Erhvervs Trivsel.

I sit indledende Foredrag fremdrog Skibsreder A. P. Møller med Rette, at den, der havde formuleret Lovforslaget, ikke kunde have praktisk Kendskab til Erhvervslivet, fordi dets Bestemmelser i alle Tilfælde var umulige at efterleve. Lovforslaget var desværre typisk for den ravruskende gale Politik, at benytte et stedse voksende Antal Mennesker til at passe paa deres Medmennesker, hvorved Samfundet blev berøvet en Masse værdiskabende Menneskemateriale.

Hr. A. P. Møller satte ogsaa Fingeren haardt paa den bagvendte Opfattelse, som særlig gør sig gældende i visse politiske Kredse, at den i Aktieselskaber anbragte Kapital nærmest er at betragte som offentlige Penge, som hverken Aktieselskabets Ledelse eller Aktionærer har fri Brugsret over. Særdeles, men berettiget, skarp var han i sin Kritik af Lovforslagets meningsløse Bestemmelse om, at et nyt Aktieselskab ikke maa betale mere end 6 pCt. af sine Penge, en Bestemmelse, der vil gøre det omtrent umuligt at skaffe Kapital til nye Aktieselskaber.

ARBEJDERFORSIKRINGS-RAAETS VOLDGIFTSRET

Arbejderforsikrings-Raadets Voldgiftsret har for kort Tid siden afsagt en Kendelse af principiel Betydning, der afgjort bryder med Raadets hidtidige Bestræbelser for at betrygge Arbejdsgiveren i Forholdet med Hensyn til den tvungne Arbejderforsikring. Bladet *Arbejdsgiveren* bringer følgende kortede Redegørelse for Sagen, der formentlig vil kunne paaregne Interesse ogsaa i Skibsfartskredse, idet en lignende Sag vil kunne tænkes at opstaa for det af Rederne forsikrede Kontorpersonale.

Sagen, som Kendelsen omhandler, er i Korthed følgende: En Bagermester i Viborg tegnede i Aaret 1916 i Selskabet A en løbende Forsikring i Henhold til Ulykkesforsikringsloven for de af ham ved Bageri beskæftigede Personer. I Septem-

ber 1923 forlagde han sin Virksomhed til Hjørring, hvor han overtog et andet Bageri samtidig med, at han, saa hurtigt det lod sig gøre — elleve Dage senere — afstod Bageriet i Viborg. Fjorten Dage efter, at han havde etableret sig i Hjørring, tegnede han paa Opfordring af en Agent, som fortalte ham, at hans Forsikring i Selskabet A var bortfaldet, da han fraflyttede Viborg, en ny Lovforsikring i Selskabet B. Men da Selskabet A, hvis Forsikring som før nævnt omfattede alle de af ham ved Bageri beskæftigede Personer og altsaa dækkede overalt, hvor Ulykkesforsikringsloven var gældende, paa Forfaldsdagen afkrævede ham Præmie, blev han klar over, at hans første Forsikring ikke kunde være bortfaldet, og forsøgte derfor, da han ikke ønskede at betale for to Forsikringer, at frigøre sig for den ene, hvilket han ogsaa skulde kunne, da der mellem de til Tegning af lovlige Forsikringer anerkendte Forsikringselskaber er oprettet en Overenskomst vedrørende Dobbeltforsikringsforhold, hvorefter det Selskab, der har tegnet den sidste Forsikring, skal ophæve denne til Fordel for den først tegnede.

Selskabet B skulde altsaa ophæve sin Forsikring, men afslog dette med den Motivering, at A's Forsikring kun kunde gælde for Forsikringstagerens Virksomhed i Viborg.

Hermed var Sagen, som hidtil kun havde været en Diskussion om en lille Forsikring, bragt ind i en alvorlig Retning. Man var fra et Arbejdsgiverstandpunkt (Selskabet A var Arbejdsgiverens Ulykkesforsikring) henvist til at hævde, at en løbende Lovforsikring tegnet for en bestemt Art Virksomhed, naar ikke anden særlig Aftale var truffet, var gældende, hvor i Landet Virksomheden end blev udøvet, fordi den forsikringspligtige Arbejdsgiver ellers, selv om han havde betalt Præmie og i øvrigt opfyldt sine Forpligtelser overfor Forsikringselskabet, i paakommende Skadetilfælde kunde ifalde en Erstatningspligt, som kunde faa afgørende Indflydelse paa hans økonomiske Ve og Vel.

Men Selskabet B vilde ikke fravige sit Standpunkt, og man maatte derfor lade Arbejderforsikrings-Raadets Voldgiftsret afgøre Spørgsmaalet. Voldgiftens Kendelse foreligger nu, men den er faldet anderledes ud, end man havde kunnet tænke sig det. Den betegner et Brud med Arbejderforsikrings-Raadets hidtidige Bestræbelser for at betrygge Arbejdsgiveren i Lovforsikringsforholdet og gaar ud paa, at den Forsikring, Bagermesteren havde tegnet, kun gjaldt for Virksomheden i Viborg.

Denne Kendelse har Bud til Arbejdsgivere saavel indenfor det materielle som indenfor det immaterielle Erhverv. Den fastslaar, at Bagermesteren i den foreliggende Sag i de 14 Dage, der hengik, fra han etablerede sig i Hjørring, og indtil han tegnede Forsikring i Selskabet B, endskønt han havde tegnet løbende Forsikring for alle de Personer, han beskæftigede ved Bageri, og betalt sin Præmie herfor, og endskønt Forsikringen ikke indeholdt nogen Begrænsning med Hensyn til Stedet for Virksomhedens Udøvelse, selv skulde have udredet Erstatningen, hvis der var indtruffet et Ulykkestilfælde. Eller for at tage et analogt Tilfælde fra det immaterielle Erhverv, at en Læge, der beskæftiger og har tegnet Forsikring for en Sygeplejerske, saafremt han køber og overtager en Kollegas Klinik og medtager sin Sygeplejerske, skal træffe et nyt Forsikringsarrangement, hvis han vil undgaa at paadrage sig personlig Erstatningspligt efter Ulykkesforsikringsloven.

Men en Kendelse, der giver et Forsikringselskab Ret til paa Grund af en Formalitet at fralægge sig Erstatningspligten ifølge Ulykkesforsikringsloven og overføre den til den sagesløse Arbejdsgiver, kan ikke være holdbar. Loven er ikke blevet til for Forsikringselskabernes Skyld, og en tegnet Lovforsikrings Omraade kan ikke af nogen Voldgift forringes til Skade for den forsikringspligtige Arbejdsgiver.

Da Kendelsen er inappellabel, er der fra Arbejdsgiverforeningens Side rettet en Forespørgsel til Arbejderforsikrings-Raadet om, hvorvidt Kendelsen skal forstaaes saaledes, at en Arbejdsgiver, der har tegnet lovpåligtig Ulykkesforsikring for sin Virksomhed og afstaar eller ophæver denne for at overtage en anden Virksomhed af samme Art, skal tegne ny Forsikring for den overtagne Virksomhed, eller, hvis han undlader dette, selv bærer Ansvaret for indtræffende Skader, samt om dette ogsaa gælder, hvis en Arbejdsgiver flytter sin Virksomhed fra en By til en anden eller fra en Gade til en anden i samme By.

Hvis Raadets Svar paa denne Forespørgsel ikke bliver saaledes, at den Betyggelse i Forsikringsforholdet, som Arbejdsgiverne har Krav paa, ikke genskabes, maa Forholdet ad anden Vej søges ændret.

Arbejderforsikrings-Raadet

TYSKLANDS SKIBSFART I 1924—25

Hamburgs Rederforening har udsendt en Beretning over Tysklands Skibsfart i Aaret 1924—25, af hvilken vi tillader os at give et Uddrag. Stillingen har for Søskibsfarten været vanskeligere end det foregaaende Aar. Der er stadig ikke indtraadt nogen Bedring med Hensyn til den internationale Rederivirksomhed, som Følge af at Hovedgrunden til Vanskelighederne, Overflod af Tonnage i Forhold til de Varemængder, der er at transportere bestaar uforandret, ja endog træder mere grelt frem, idet Varemængderne er mindre end i Aarene før Krigen medens Verdenstonnagen, der i 1914 androg 49 Millioner Tons, i Januar 1925 var steget til 64 Millioner Brutto-Registertons. Hertil kommer de Vanskeligheder, som Udviklingen af Fragtspørgsmaalet frembyder, idet Fragt-ratelallet i November 1924 var 101.04 pCt. og i November 1925 kun 92.58 pCt. sammenlignet med Aarsgennemsnittet for 1923.

Forholdene for de forskellige Grene af Skibsfarten har stillet sig som følger:

Transatlantisk Rute-fart.

De hamburgske Rederiers Rute-fart var af omtrent samme Omfang som det foregaaende Aar. Som Følge af de ufavorable Forretningsforhold er Ruterne kun i ringe Grad blevet udvidede.

Nordamerikas Østkyst.

Ladningstilbudet udgaaende var noget større og kan betegnes som tilfredsstillende. Desværre udviklede Fragtspørgsmaalet sig ikke i samme Retning, hovedsagelig paa Grund af U.S. Shipping Boards Fragt-politik.

Nordamerikas Vestkyst.

Den udgaaende Trafik udviste ingen Stigning, og ogsaa her var Fragtforholdene utilfredsstillende. I den hjemgaaende Trafik var Raterne svingende og undertiden tilfredsstillende, men henimod Aarets Slutning var der dog en udpræget Depression.

Cuba, Mexico og Vestindien.

Skibsfarten paa disse Ruter holdt sig indenfor ret snævre Grænser.

Sydamerikas Østkyst.

Skibsfarten paa Brasilien saavel ud- som hjemgaaende var normal. De daarlige Havneforhold i Rio de Janeiro og Santos virkede dog ligesom i tidligere Aar hæmmende for Skibsfarten. Hvad Farten paa Argentina angaar, var det udgaaende Ladningstilbud tilfredsstillende, men Fragterne var lave og Konkurrencen meget skarp. Den hjemgaaende Trafik led stærkt under de usædvanlig daarlige Fragtforhold fra La Plata, og dertil kommer at ogsaa i Buenos Aires lader Havneforholdene meget tilbage at ønske, men man søger tilsyneladende nu at forbedre Forholdene.

Sydamerikas Vestkyst.

Som Følge af Ønsker fremsatte af tyske Købmænd i sydchilenske Havnebyer er der foruden den 10 Dages Vestkyst-Rute-fart gennem Panamakanalen nu ogsaa i Stedet for den 6-ugentlige Rute gennem Magelhaen-Strædet bleven aabnet en 14 Dages Rute. Den udgaaende Fart gennem Panamakanalen var ret tilfredsstillende, medens Salpeterfragten, hvad den hjemgaaende Trafik angaar, var faldet saa meget, at Farten næppe betalte sig.

Afrika.

I Begyndelsen af Aaret blev der truffet en Overenskomst mellem de britiske, hollandske og tyske Linjer paa Afrika, og denne Overenskomst begynder efterhaanden at bære Frugt.

Østasien.

Det politiske Chaos i Kina har virket paa Forretningslivet, og de i Japan herskende finansielle Vanskeligheder, der er en Følge af de store Jordskælv, gør sig gældende. Det har dog været muligt at udvide Farten ved Etablering af en Rute-fart over Manila—Honolulu—Japan—Kina.

Hollandsk Indien.

Den udgaaende Trafik, der allerede var aftagende i anden Halvdel af 1924, viste ogsaa betydelig Tilbagegang i første Halvdel af 1925, men der synes nu at være nogen Bedring. Den hjemgaaende Trafik kan betegnes som nogenlunde tilfredsstillende.

Australien.

Den udgaaende Trafik er stadig kun af mindre Omfang, selv om Forholdene er lidt bedre end i Fjor, og trods den tysk-engliske Handelstraktat er der endnu ikke truffet nogen tilfredsstillende Ordning med det handelspolitisk selvstændige Australien. Ved de indledende Forhandlinger maa man fra tysk Side absolut staa fast paa, at naar Australien ønsker at

eksportere Uld, Kød og Korn til Tyskland, maa der gives Tysklands Eksport til Australien samme Betingelser som Englands. Hvad den hjemgaaende Trafik fra Australien angaar, var den noget livligere end i 1923—24, men den er dog stadig af langt mindre Omfang end før Krigen. Havnearbejderstrøjker og de enormt høje Arbejds lønninger virker hæmmende paa Forretningerne.

Middelhavs-Rute-farten.

I Rute-farten paa Spanien var der en saadan Overflod paa Tonnage, at Fragtraterne efterhaanden maatte give Tab. Uvisheden om, hvorvidt den i Sommeren 1924 afsluttede Handels-traktat vilde blive ratificeret, virkede ligeledes stærkt hæmmende. Hermed gik der et helt Aar. Efter at den næppe vedtagne Traktat paany er bleven opsagt fra tysk Side med det Resultat, at det fra den 10. November endog er kommet til Toldkrig, kan man kun paany fremhæve, hvor overordentlig beklageligt det er, at de overdrevne Krav, som en lille Gren af tysk Erhvervsliv — de tyske Vinavlere — stiller har ødelagt de Muligheder for en Udvidelse af Tysklands Handel paa Spanien, der lige var opnaaet. Den hjemgaaende Trafik fra Spanien har været nogenlunde normal. Frugt-handelen var overordentlig livlig i sidste Sæson, men Fragterne var stærkt trykkede som Følge af et altfor stort Tonnagetilbud. Dertil kommer, at skønt Losningen i Hamburg foregik hurtigt og tilfredsstillende, maatte Skibene, der skulde indtage Ladning i Spanien, paa Grund af den store Tilstrømning af Tonnage ligge og vente paa Last i indtil 3 Uger. Paa Valencias Red har der f. Eks. samtidig ligget indtil 42 Dampere ventende paa at faa Last, saaledes at de Rederier, der havde sat deres Tonnage ind i den spanske Frugtfart, i mange Tilfælde har lidt store Tab.

Farten paa Portugal har været nogenlunde tilfredsstillende, selv om ogsaa Fragterne som Følge af den skarpe Konkurrence har været meget lave. Det er dog i høj Grad utilfredsstillende, at de to portugisiske Linjer, der driver Fart paa Hamburg, har kunnet udnytte den af den portugisiske Regering praktiserede »flag discrimination« til at tilbyde Afladere i Hamburg Fordelen ved betydelige Afgiftsnedsættelser for de Varer, der afskibedes med portugisiske Dampere. Et nyt Eksempel paa »discrimination« afgiver Opkrævningen af en særlig Afgift af 4/- pr. Kasse Ananas, der afskibes med ikke-portugisiske fra Azorerne.

Farten paa Italien har som Følge af de trykkede Forretningsforhold været ret begrænset, og den skarpe Konkurrence i Middelhavsfarten gjorde sig stærkt gældende. Fragt-farten fra Sicilien er betydeligt ringere end tidligere, da Transporten af frisk Frugt, særligt til Sydtykland, i stadig stigende Omfang sker pr. Jernbane trods de højere Fragter, der maa betales for denne Transportmaade. Grunden hertil er dels, at Transporten pr. Jernbane er hurtigere, men navnlig, at Om-ladnings-Omkostningerne i Hamburg og Jernbanefragterne derfra til det Indre af Landet er meget høje.

Til Levanten og Sortehavet har der hele Aaret været en livlig Udførsel, og dette gælder navnlig Udførslen til det asiatiske Tyrki og Grækenland. Til Lille-Asien er der f. Eks. udført en Mængde Jernbanemateriel. Som Følge af Misvækst aftog Sydrusland betydelige Kvanta Korn og Sukker. Den hjemgaaende Trafik fra Levanten var nogenlunde livlig, og dette gælder især Udførslen af Rug, Figener og Korender fra Smyrna. Trafikken fra Sortehavet og Donau var paa Grund af de vanskelige økonomiske og finansielle Forhold i Rumænien og Sydrusland underkastet store Svingninger.

Tramp-Fart.

Fragtmarkedets Udvikling har ogsaa været en stor Skuffelse for Tramp-Rederne. Fragterne i det hjemgaaende transatlantiske Marked var stærkt svingende, men Fragterne var dog i det hele vigende. Medens Fragterne i Begyndelsen af Aaret holdt sig paa en saadan Højde, at de ved Afslutningen af en Rundrejse levnede et omend beskedent Overskud, var de, da man naede midt ind i Aaret, faldet saa meget, at Rejserne maatte give Tab. La Plata Markedet gik i Spidsen med denne nedadgaaende Bevægelse i Fragterne. Selv det, at mange Redere nægtede at slutte til de dér tilbudte tabgivende Fragter og sendte deres Skibe til andre Markeder eller lod dem lægge op i La Plata, medførte ikke nogen Bedring af Raterne, saaledes at de Redere, hvis Dampere paa den Tid laa ved La Plata, led store Tab. Den Fasthed, der indtraadte paa det transatlantiske Marked i Begyndelsen af August op-hørte snart efter, og Markedet blev atter svagere, saaledes at Haabet om et bedre Høstmarked skuffedes.

Nord- og Østersøfarten.

Efter at Skibsfarten paa Nord- og Østersøen i Sommermaanederne 1924 havde lidt haardt under Mangel paa Laster, blev der om Efteraaret bedre Efterspørgsel efter Tonnage, saa at Raterne blev lidt højere. Vinteren 1924—25 var usædvanlig mild, saaledes at næsten alle Havnene undtagen de nordligste kunde anløbes hele Vinteren. Som Følge heraf er mange

(Fortsættes næste Side).

LODSTAKSTERNE I CALAIS - OMRAADET

Ved et af den franske Republiks Præsident for kort Tid siden udstedt Dekret ændres Lodstaksterne i Calais-området som følger:

Ethvert Sejlskib, fransk eller udenlandsk undergivet Lodsafgift, betaler pr. Registerton lige saa meget ved Ankomsten som ved Afgangen, hvis Skibet er lastet, 50 Centimer pr. Registerton.

Fragtdampere kommende fra Dover, Folkstone eller Ramsgate, der transporterer Varer eller Passagerer, betaler ved Ankomsten samt ved Afgangen en fast Afgift af 25 Fracs., hvis deres Tonnage er under 200 Registertons, 40 Fracs., hvis Tonnagen er mellem 200 og 500 Tons og 50 Fracs., hvis Tonnagen er 500 Registertons eller derover.

Naar en rekvireret Lods opholdes om Bord paa et Skib paa Reden, i Havnen eller i aaben Sø, hvad enten dette skyldes lav Vandstand, daarligt Vejr, Krav fra Førerens Side eller andre Aarsager, tilkommer der Lods for Tiden mellem Solnedgang og Solopgang 15 Fracs. foruden Kosten. For hver Tidevands-Periode paa Reden om Bord paa et Skib, som ikke indgaar i Havnen, tilkommer der Lods 10 Fracs.

Naar en Lods tilbageholdes paa et Skib i Karantæne eller af andre Grunde, tilkommer der ham foruden Kosten 30 Fracs. om Dagen og for en paabegyndt ny Dag $\frac{1}{24}$ af dette Honorar for hver paabegyndt Time. Hvis en Lods rekvireres til et Skib, som skal afgaa, tilkommer der ham, hvis Skibet ikke afgaar, en Erstatning paa 10 Fracs.

Ved Forhaling af Skibe inde i Havnen betales:

FORHØJELSE AF LODSTAKSTERNE I TROUVILLE

Ifølge et Dekret udstedt fra den franske Præsident er Lodstaksterne i Trouville ændrede som følger:

Lodspengene, eksklusive Kosten, fastsættes for Lodsning fra Yderreden til Trouville til 80 Centimer pr. Ton. Afgiften udgør dog i intet Tilfælde mindre end 20 Fracs.

For Nattjeneste tilkommer der Lods en personligt Tillæg paa 12.50 Fracs, der erlægges for Tiden fra Solnedgang til Solopgang, naar Lods en tilkaldt, selv om Føreren skulde bestemme sig til ikke at gaa ind i eller ud af Havnen om Natten.

ÆNDEDE HAVNETAKSTER I LE HAVRE

Den franske Præsident har ved et Dekret ændret Havneafgifterne for Skibe og Passagerer i Le Havre som følger:

I. Afgifter paa Skibe.

Taksterne 1, 2 og 3, der hidtil androg henholdsvis 80, 60 og 40 Centimer, ændres til 1.20 Fracs, 90 og 60 Centimer.

Skibe, kommende fra eller bestemte til Vestkysten af Marokko, betaler kun Takst 2.

II. Afgifter paa Passagerer.

Takst Nr. 12. For hver Kahytspassager (1. og 2. Kl.) paa Rejse til og fra Udlandet, naar Prisen ikke overstiger 200 Fracs, 10 Fracs.

Overstiger Billetpriisen 200 Fracs betales 5 pCt. af Prisen, dog saaledes, at Beløbet for 2. Kl.s Passagerer ikke kommer til at andrage mere end 25 Fracs og for 1. Kl.s Passagerer ikke over 65 Fracs.

(Fortsat fra Side 57).

Skibe, der ellers er oplagt om Vinteren, blevet holdt i Fart, saaledes at heller ikke Muligheden for at naa ind til de sædvanligvis om Vinteren lukkede Havne gav tilstrækkelig Beskæftigelse til den saa meget større Tonnage, der blev holdt i Fart, navnlig da disse Havne allerede i Efteraarsmaanederne havde sikret sig deres Forbrug for Vinteren. En anden Følge af den milde Vinter var, at den Livlighed, der ellers præger Østersømarkedet, naar Skibsfarten paa de lukkede Havne atter nabes, næsten ganske udeblev, saaledes at Foraaret bragte et flovt Marked med meget lave Fragtfarten, og de lave Fragter holdt sig Foraaret og Sommeren igennem og faldt yderligere om Efteraaret. Kulfragterne fra England var næsten hele Aaret lidet tilfredsstillende, og først i Aarets sidste Maaneder blev Forholdet en lille Smule bedre. Som Følge af den tysk-polske Toldkrig udviklede der sig en livlig Kuludførsel fra Danzig til ret gode Rater. Bunkerul-Priserne var i Begyndelsen af Aaret langsomt vigende, og senere blev Prisfaldet stærkere. Imidlertid har de Rederier, der driver Rute-fart fra Hamburg, lidt haardt under, at Bunkerul-Priserne i Hamburg er uforholdsmæssigt høje. Prisen for Bunkerul i Bremen var til Stadighed 2—3 sh. lavere end i Hamburg, hvor der nu som tidligere næsten kun sælges engelske Kul. Det maa tilstræbes ved en passende Regulering af Jernbanefragterne at erstatte de engelske Kul med tyske.

Træafskibningerne fra Danzig var ret betydelige, men Fragtraterne er bragt ned paa et ikke lønnende Niveau. Fragtraterne fra Hvidehavet har ogsaa indtil for kort Tid siden vist en stadig vigende Tendens, og først umiddelbart før Skibsfartens Ophør blev de fastere, hvilket dog ikke bragte Rederne

For Skibe paa indtil 1,000 Registertons 12 Fracs. om Dagen og 15 Fracs. om Natten. For Skibe paa 1,000 Tons og derover henholdsvis 24 og 30 Fracs. Ved Forhaling fra et Bassin til et andet betales for Skibe paa indtil 1,000 Registertons 24 Fracs. om Dagen og 30 Fracs. om Natten og for Skibe paa 1,000 Tons og derover henholdsvis 40 og 50 Fracs.

Lodser fra Calais, der i denne Havn gaar om Bord i Damp- eller Sejlskibe for at lodse dem til nedennævnte Havne tilkommer der, selv om de afløses af Lodser fra Bestemmelses-havnen og uafhængigt af Ankomst- og Afsejlingsafgiften følgende Salær:

Fra Calais til Gravelines eller omvendt for Dampskibe 7.50 Fracs. og for Sejlskibe 15 Fracs., fra Calais til Boulogne eller omvendt henholdsvis 15 og 30 Fracs., fra Calais til Dunkerque eller omvendt 15 og 30 Fracs., og fra Calais til andre Havne eller omvendt 30 og 50 Fracs., alt pr. 100 Registertons.

Lodser fra Calais, der lodser Damp- eller Sejlskibe, som de har bordet i aaben Sø, til de nedennævnte Havne, tilkommer der, selv om de afløses af Lodser fra Bestemmelsesstedet, følgende Salær:

Til Gravelines 22 Fracs. for Dampskibe og 44 Fracs. for Sejlskibe, til Passagen ved Dunkerque henholdsvis 24 og 48 Fracs., til Dunkerque 32 og 64 Fracs., til Boulogne 32 og 64 Fracs., til Dover 32 og 64 Fracs., til Ostende 48 og 96 Fracs. og til Dungeness 48 og 96 Fracs., alt pr. 100 Registertons.

Takst Nr. 13. For hver Passager af 3. Kl. paa Rejse til eller fra Udlandet 9 Fracs.

Takst Nr. 14. For hver iøvrigt ankomende eller afgaaende Passager (altsaa ikke udenrigsk Fart) 4.50 Fracs.

Takst Nr. 15. For hver Emigrant, uanset Afsejlingshavn eller Bestemmelsessted, 2.25 Fracs.

MASKINISTEKSAMINER I 1925

Ved de i 1925 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til Motorpasserprøven indstillede sig 66 Eksaminander, hvoraf 60 bestod.

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 20 Eksaminander, hvoraf 17 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 285 Eksaminander, hvoraf 240 bestod.

Til den udvidede Maskinisteksamens Hjælpfag indstillede sig 78 Eksaminander, hvoraf 76 bestod, Maskinfag 79 Eksaminander, som alle bestod, og elektrotekniske Fag 111, hvoraf 101 bestod.

Til Haandværksprøven indstillede sig 233 Eksaminander, hvoraf 210 bestod.

Trollhätte-Kanalen lukket.

Det danske Konsulat i Göteborg meddeler, at Trollhätte-Kanalen ifølge Bekendtgørelse fra Kanaldirektionen er blevet lukket for Søtrafik fra 28. December f. A.

nogen Fordel, da de sidste Afslutninger altid er daarlige. Ogsaa Resultatet af Propsfragterne var utilfredsstillende som Følge af de daarlige Indtagender, der skyldtes det fugtige og tunge Træ.

Sejlskibsfarten.

Sejlskibsfarten har i Beretningsaaret paa Grund af de slette Fragtkonjunkturer, den trykkende Beskatning og de forøgede Driftsomkostninger ligeledes givet et meget utilfredsstillende Resultat, og Antallet af store Sejlskibe er ved Forlis og Salg til Udlandet blevet yderligere formindsket. Bemandingspørgsmaalet, der tidligere voldte Vanskeligheder, er nu kommet ind i en roligere Gænge.

Der foreligger ikke noget med Hensyn til det Resultat, som de med Motor udrustede Sejlskibe, der gaar i Langfart, har haft. Fragtmarkedet for Sejlskibe er blevet yderst begrænset og omfatter i Hovedsagen kun Trælast fra Norge og Sverige til Australien og nu og da en Kulladning fra England til Øst- eller Vestkysten af Amerika. De sidstnævnte Ladninger kan imidlertid paa Grund af den skarpe Konkurrence fra udenlandske Dampers Side og de deraf følgende lave Fragter kun bringe Tab med de nuværende Driftsudgifter. For Hjemgaende er der Salpeterlaster fra Chile, Hvede fra Australien og Guano fra de peruanske Guano-Øer. For de sidstnævnte Laster er der sidste Aar gennemgaaende betalt tilfredsstillende Rater, idet dette er det eneste Marked, paa hvilket der ikke er nogen Konkurrence fra Dampernes Side, men Markedet er jo kun lille.

POLSK STATSSTØTTE TIL SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

I Slutningen af December 1925 er der i Polen blevet offentliggjort en Lov, der er blevet vedtaget til Fremme af Polens Søskibsfart og Skibsbygnings-Industri, ifølge hvilken der kan ydes saavel allerede eksisterende Skibsfarts-Foretagender og Værfter som ny tilkommende Støtte fra Statens Side.

Til Værfter i Polen og paa Danzigs Omraade kan der ydes Støtte under Form af Kredit og Statsgaranti ved Anlæg af nye Virksomheder samt Udvidelse af allerede eksisterende, ved Betaling af Præmier for Skibe, der helt eller delvist er byggede i Landet og af indenlandske Materialer, ved Løstelser i Havne- og Toldafgifter samt ved hel eller delvis Fritagelse for Statskatter og Afgifter for et Tidsrum af indtil 15 Aar.

Støtte til polske Skibsfarts-Foretagender kan ydes

ved billig Kredit eller Statsgaranti til Opnaelse af Kredit ved Indkøb eller Bygning af Skibe, til Anlæg ved Havnene eller til andre Formaal til Fremme af Foretagendernes naturlige Udvikling. Endvidere kan der ydes Støtte ved Udbetaling af Præmier for Befordring af Ladninger i den hjemlige Industris og Handels Interesse, ved Subvention for Postbefordring, for Opretholdelse af regulære Ruter og ved delvis Tilbagebetaling af Kanalafgifter, ved Ydelse af Transportløstelser for Ladninger, der forsendes med polske Skibe, samt for Materiel til polske Søskibes eget Brug, og endelig ved hel eller delvis Fritagelse for Statskatter og Afgifter i en Periode af indtil 15 Aar.

Polske Søforsikrings-Selskaber vil ligeledes kunne faa Støtte under Form af finansiel Statsgaranti.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 19. Januar 1926.

Fra »bad to worse« maa det siges, at La Plata Markedet for prompt Lastning har udviklet sig, og sidst i Ugen blev Rekorden slaet. En 5,100 Tonner tog 15/- Basis San Lorenzo/U.K.-Cont., og en 6,800 Tonner 13/6d. til London-Hull eller Avonmouth, 14/6d. to af disse Havne. Til 3 skandinaviske Havne blev betalt 18/- Basis Santa Fé for et 4,200 Tons Motorskib.

Antallet af de Baade, som sluttes, plus de Baade, som forlader La Plata i Ballast, opvejer ikke paa langt nær Tilgangen af nye usluttede Baade, og det lader til, at Raten vil kunne holdes nede baade for prompte Baade og for Februar/Marts.

Nordamerika, Australien og Afrika er uvirksomme; og saa længe der ikke kommer en Ophlussen i disse Markeder, kan La Plata ikke reddes.

Majshøsten i La Plata giver dog Haab om et livligere Marked; men Majsen afskibes først i Maj/Juni, og for denne Termin betales 22/- Basis U.K./Cont.

Udgaaende Kulrater til River Plate er helt oppe i 18/6d. Buenos Aires, 20/- Rosario, og Kul til U.S.A., Middelhavet etc. er en Del bedre. Minestriken i U.S.A. fortsættes, og det strømmer ind med Ordre til U.K. og Continentet. For spot Tonnage er betalt op til 9/9d. fri Losning.

England staar foran et Generalopgør mellem Kulmineejerne og Arbejderne, og Differencen mellem de to Parter er saa vidtstrækkende, at nogen mindelig Ordning synes umulig. At Minerne i England kan gaa over til Staten og at Staten skal bestemme Priser, Hjemmeforbrug, Indførsel etc. synes lige saa umuligt; men den nuværende Situation er selvfølgelig uudholdelig, og noget maa der gøres. Selv om Minerne kommer under Statskontrol, kommer Arbejderne vist ikke uden om Spørgsmaalet: længere Arbejdstid og lavere Løn. Priserne er England jo ikke ene om at bestemme, og det er vel Meningen, at Staten skal tjene paa Forretningen?

TRÆLASTMARKEDET

Kulden i Østersøen har bragt mange Baade i en prækær Situation, og selv de kraftigste Isbrydere lader til at opgive Ævret. De Havne, som holdes aabne, har ingen Betydning for Fragtmarkedet; desto mere interessant er Fragtmarkedet pr. f.o.w. og senere.

Der rapporteres sluttet: 1,000 Std. Kotka/London 41/-, 1,100 Std. Kotka/London 40/6d., 1,000 Std. Walkom/London 41/-, 1,000 Std. Kaskö/London 42/-, 700 Std. Walkom/London 41/6d. Resultatet er ikke straalende. For Juni noteres lignende Rater, og heldigvis viser Rederne en afgjort Uvilje mod at slutte for senere end f.o.w. Vi vil ikke spaa et glimrende Østersømarked i Aar; men paa den anden Side mener vi ikke, at det bliver daarligere end i Fjor.

Befragtningerne pr. f.o.w. fra Hvidehavet er ikke begyndt endnu, heller ikke fra Canada. Halifax/W.B.E.I., spot, er gjort til 68/9d., Basis 1 Lossehavn.

KUL, KOKS ETC.

Markedet er fuldstændig blottet for Laster i Januar. De Laster, der har været, er gaaet til reducerede Rater — saaledes: 1,500 Koks Beckton/København 8/6d.; 2,000 Koks Beckton/København 9/-; 2,600 T. Tyne/Lindholm Pier 5/9d., lignende til København 5/9d. For Februar venter Befragterne at faa Baade til samme Rater. Til Sverige/Norge er det ikke stort bedre.

Coasting er fast for helt prompte Baade.

MIDDELHAVET ETC.

Genoa Range vil ikke over 9/6d., 9/9d., og de store Baade faar gerne mere, end de mindre. Barcelona betaler 11/-, 11/6d.; Algiers-Oran 8/9d., 9/3d.; Catania 10/6d., 11/-; Alexandria 11/6d.; Aden 14/-, 14/6d.; Bombay 14/6d., 15/-; Øerne 8/9d., 9/-. Det er kun mærkeligt, at Raterne til det vestlige Middelhav ikke kommer højere, da alle hjemgaaende Markeder er lige trøstesløse.

Jordnødmarkedet ser heller ikke ud til at kunne komme op; Frugt er der lidt af, og Erts, Fosfat, Esparto o.s.v. er snarere daarligere.

Foruden enkelte Ladninger Korn fra Sulina, Kustendje noteres Træ til Belfast og Manchester á £13 f.o.b. og stuvet, og til Buenos Aires/Bahia Blanca £16 een, £16.10.0 to Lossehavne. Sortehavet/U.K. 13/-; Alexandria/Hull 9/6d., London 10/6d.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Rotterdam/Norfolk-Portland Range 8/-; Wales 8/- op til 9/6d., 10/- for tidlige Baade; Cement og Kainit Lasterne uforandrede.

Range/Avonmouth er gaaet ned i 2/9d. West St. John/Middelhavet 17/17½/18 Cents til henholdsvis 1-2-3 Lossehavne. Til Continentet noteres nu 11 Cents. New York/Rio 18/6d.; New York/Santos 3/90 Doll. net charter. Hampton Roads/Vest Italien 3/3.10 Doll.; Rio 3.65 Doll.; Gulven/Buenos Aires 14.75 Doll.; Sydafrika — tre Lossehavne — 141/3d.; 4 Pladser Cuba til 4 Middelhavshavne 4.20 Doll. fri Lastning; Cuba/U.K.-Cont. 18/-, 18/6d.

Korn Pacific/U.K.-Cont. rapporteres sluttet til 30/9d. pr. Febr. Noteringerne er: Korn Vancouver/Shanghai 5.50 Doll.; Lumber British Columbia/Miami eller Key West 18 og 20 Doll.; Sydney og Newcastle N.S.W. 14.50 Doll.; Shanghai 12/50 Doll.

SYDAMERIKA

Det er og bliver en fattig Trøst med 18/6d., 20/- ud, saa længe Kornmarkedet svinger saa voldsomt. Mange af de Baade, som er paa Vej ud, har 13/-, 16/-, og

(Fortsættes næste Side).

SKIBSPRISER I IV. KVARTAL 1925

Ogsaa i det sidste Kvartal 1925 var Tendensen paa Skibsmarkedet vigende, hvilket resulterede i, at Priserne faldt for Skibe af alle Klasser. Bevægelsen i Skibspriserne har været modsat Fragtmarkedet, der bedredes noget, selv om det kun var i ringe Grad. Bedringen paa Fragtmarkedet har imidlertid ikke kunnet paavirke Priserne paa Skibsmarkedet, fordi Bedringen kun omfattede enkelte Omraader, deriblandt først og fremmest Kulfragterne. Der er stadig for megen Tonnage til Disposition for de Varemængder, der er transporteret, og det er dette Tonnage-Overskud, der bestemmer Priserne paa Skibsmarkedet. Lloyds sidste Statistik fra Midten af 1925 viser yderligere Opgang i Verdens-Tonnagen, og der er altsaa bygget flere Skibe, end der er gaaet tabt eller hugget op. Den effektive Verdens-Handelsflaade, d. v. s. den, der virkelig maa anses for teknisk og økonomisk brugbar, er dog maaske blevet noget mindre.

Hovedgrunden til Nedgangen i Skibspriserne er dog utvivlsomt, at de økonomiske Forhold for Verdens-Skibsfarten i det forløbne Aar blev daarligere og daarligere. De af mange udenlandske Rederier i Krigsaarene og i den første Tid efter

Krigen indtjente Overskud er delvist sat til og i mange Tilfælde fuldstændig opbrugte. Denne Udvikling giver sig paa Skibsmarkedet det Udslag, at et stadigt voksende Antal af Irvillige og ufrivillige Sælgere optræder paa Markedet, og at Kredsen af Købere stadig formindskes. Af de Priser, der er betalt ved ca. 100 i sidste Kvartal foretagne Skibssalg, kan man beregne, at Prisen for den almindelige Fragtskibstype er gaaet ned fra £8.8 til £8.2 pr. Ton. Prisforskellen mellem dette nye Fragtskib med middel, men moderne Udstyrelse og med en Gennemsnits-Hastighed af 10% Knob, der efter at være gjort færdigt sælges paa det aabne Marked, og den Byggepris, som et Værft i Dag maa forlange under Hensyn til Fremstillings-Omkostningerne, er i Løbet af det sidste Kvartal blevet betydeligt større. Skibsmarkedet trykkedes ogsaa stærkt ved, at den amerikanske Regering fortsatte Indskrænkningen af den statsdrevne Tonnage.

Paa Grundlag af de for ovennævnte Normaltype opnaaede Priser stillede Priserne for Skibe af anden Størrelse, Hastighed og Udstyrelse ved Kvartalets Slutning sig saaledes:

IV. Kvartal 1925.

Bæreevne	Normalhastighed	Pris pr. Ton Bærevne ved:														
		Normalhastighed						Større Hastighed			Mindre Hastighed					
		I.	II.	III.	I.	+ 1 Knob	III.	I.	+ 1/2 Knob	III.	I.	+ 1/2 Knob	III.	I.	+ 1 Knob	III.
Tons	Knob	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	
1,000	8.75	11.8	13.5	15.5	13.3	15.2	17.3	12.5	14.3	16.3	11.4	12.9	14.8	10.8	12.4	14.2
2,000	9.40	10.3	11.7	13.4	11.5	13.0	14.9	10.8	12.3	14.1	9.8	11.2	12.8	9.4	10.7	12.3
3,000	9.75	9.1	10.9	11.9	10.2	11.6	13.3	9.60	11.0	12.6	8.8	10.0	11.4	8.4	9.6	11.0
5,000	10.40	7.9	9.0	10.3	8.8	10.1	11.5	8.3	9.5	10.9	7.5	8.6	9.8	7.3	8.3	9.5
7,500	10.75	7.2	8.2	9.3	8.1	9.2	10.5	7.5	8.6	10.0	6.9	7.8	8.9	6.6	7.5	8.7
10,000	11.25	6.9	7.9	9.0	7.6	8.8	10.0	7.3	8.3	9.5	6.6	7.5	8.6	6.3	7.3	8.3
12,000	11.50	6.8	7.8	8.9	7.5	8.7	9.9	7.1	8.1	9.3	6.4	7.3	8.4	6.1	7.1	8.1

Type I. er et overordentlig enkelt Skib med tilsvarende Maskine uden særlige Indretninger til Opnaelse af større Økonomi. Ogsaa Type II., der omtrent svarer til de normalt paa Verdensmarkedet omsatte Fragtbaade, er i det store og hele daarligere bygget end det er almindeligt nu til Dags, idet Alderen af de Skibe, der er solgt, gennemsnitlig er ret betydelig og de Synspunkter, der var raadende, da de blev byggede, forældede. Type III svarer omtrent til de Krav, der i Øjeblikket af Rute Rederierne stilles til normale Nybygninger. Skibe, til hvilke der af en eller anden Grund stilles særlige Krav enten med Hensyn til Lastrummets Størrelse eller særlig økonomisk Maskine, betinger en højere Pris, og dette er ogsaa kommet til Udtryk ved Salgene i sidste Kvartal. Der blev ifølge *Hansa* navnlig opnaaet bedre Priser for Skibe, der kunde anvendes i Kulfarten. Som betegnende for Forholdet paa Skibsmarkedet kan anføres, at der for nogle gode og værdifulde Fragtskibe paa henved 4,000 Tons, der kun

var ca. 2 Aar gamle, og som et tysk Rederi maatte sælge, kun betaltes noget over £7 pr. Ton. Naar Hensyn tages til disse Skibes Udrustning, Alder og Størrelse, ligger Prisen for dem over 20 pCt. under den Prisbasis, der er gengivet i ovenstaaende Tabel. I et andet Tilfælde var et Rederi rede til at sælge en Fragtbaad paa 9,600 Tons d.w. og kun 3 Aar gammel for £38,000, eller £3.95 pr. Ton, hvilket, selv om man tager Hensyn til dette Skibs ringe Hastighed, dog giver en Pris, der ligger henad 30 pCt. under den i Tabellen angivne Prisbasis. I det hele taget har i det forløbne Kvartal kun meget faa Skibe opnaaet en god Pris.

For Rederne bliver Spørgsmaalet nu, om Skibspriserne vedblivende vil synke, om det Punkt er naaet, da et yderligere Prisfald maa antages at være umuligt. Givet er det i hvert Fald, at Skibspriserne i Dag er betydeligt lavere end i Kriseaarene 1908—1909.

MAA SEJLADSEN PAA LENINGRAD INDSTILLES?

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Det danske Generalkonsulat i Leningrad har under 7. d. M. indberettet følgende:

Isen ved Leningrad danner ifølge sidst modtagne Meddelelser nu een sammenhængende Masse ud forbi Øen Hogland, d. v. s. ca. 130 engl. Mil.

Isbrydningen foregaar meget langsomt, og besværliggøres betydeligt af hyppige Isskruninger af indtil 2 Meters Gennemsnit.

Da Isbryderne under disse Forhold kun er i Stand

til at føre 1-2 Dampere ad Gangen gennem Isen, maa Skibene i Reglen vente for Tur ved Iskanten. Denne Ventetid kan beløbe sig til ca. 14 Dage. Sejladser gennem Isen, der tager 3-6 Dage, besværliggøres endvidere ved hyppige Snestorme og Taage.

Det er saaledes at formode, at den nu indtraadte stærke Frost i allernærmeste Fremtid vil sætte en endelig Stopper for Navigationen paa Leningrad i Vinter.

(Fortsat fra Side 59).

med 15/-, 17/- hjem kan Udgifterne ikke engang dækkes; og de, som nu faar 18/- ud og maaske 18/- hjem, har Chance for et lille Overskud, forudsat gunstig Lossehavn. Markedet er maaske en lille Smule lettere; men Ulykken er, at foruden de mange Baade, er Europa i Øjeblikket en daarlig Køber. Ben fra Concepcion til Nantes har betalt 36/-; Rosario og Montevideo til Philadelphia 8.50 Doll.; men Ben er en Vare, som kun akcepteres i aller yderste Nødsfald. Hørfør Rosario/New York kan antagelig endnu faas til 5 Doll.; Santa Fé og Concepcion/Sydney 20/-.

Chile/Honolulu har betalt 4.75 Doll.; U.S.A. 5.80 Doll.

lig faar 40/- Rangoon til 6 Havne Cuba gøres til 35/-; Melbourne og Sydney 22/-; Burmah/Holland 25/-, 26/3d. Marts. Sydafrika har taget en Del Kulbaade til Sabang 9/-, 10/-, Perim 11/-, Singapore 10/-. Majsbefragtningerne er foreløbig indstillet.

TIME CHARTER

Vestindia-Befragterne benytter sig af det daarlige Kornmarked og faar Tonnage til 1.10/1.35 Doll. for 3,000 Tonnere; 1.40 Doll. for lidt mindre Baade. I enkelte Tilfælde er betalt 1.90 Doll. for 2,000 Tonner.

ØSTEN

Australien/U.K.-Cont. er værd 42/6d., 43/- Februar/Marts, medens Januar/tidlig Februar Tonnage vanske-

SEJLSKIBE

Engelsk 4,400 Tonner er sluttet Sydney/U.K.-Cont. 37/6d.

UNGARN

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

De store Seddelaffærer i Ungarn har paa een Gang gjort det til Verdens mest omtalte Land og skulde man dømmе efter de Kommentarer, som er kommet frem i Pressen, maatte man tro, at det var en Stat, som var raadden i Bund og Grund. Man faar Indtryk af en politisk, økonomisk og kirkelig Korruption uden Lige, og selv de værste historiske Eksempler fra det gamle Rusland blegner ved Siden af det, der nu er afsløret. Uden Tvivl er det en Skandale, der er ganske enestaaende i sin Art i Verdenshistorien. At den vil gøre Ungarn ubodelig Skade er tillige givet. Dets Prestige har lidt et Knæk, det vil tage lang Tid at genoprette; det har faaet nogle Pletter i det nationale Skjold — Pletter som ikke let lader sig fjærne igen.

Den triste Affære, der utvivlsomt har været forberedt i Aar og Dag, er blevet opdaget paa et Tidspunkt, der er skæbnesvangert i Ungarns økonomisk-kommercielle Liv, og mere end een Gang kommer man til at tænke paa, at naar Livet lytter til vore Ønsker, hører det kun med det ene Øre. Bønhørelsens og Skuffelsens Time kommer paa samme Tid. Bygmester Solness konstaterede det og det ungarske Folk kan gøre det i disse Dage.

Det ungarske Folk kæmpede en lang og trang Kamp for at naa Selvstændigheden og gennem Menneskealdre saa Landet frem mod den Stund, da det vilde blive Gryning, efter at den ulykkelige Forbindelse med Østrig var ophævet. Verdenskrigen kom, Dobbeltmonarkiet faldt sammen og dets Nederlag blev til Sejr for de ungarske Frihedsbestræbelser. Dog hvilken Sejr! Den maatte betales med to Trediedele af det ungarske Landomraade og Befolkningen halveredes. Skadeserstatninger blev paalagt Landet og de gamle dobbeltmonarkiske Stridigheder hørte ikke op. Dertil kom indre politiske Kampe, som truede den nye Stat med fuldkommen Tilintetgørelse. Det var Modgang paa Modgang, og man kan ikke andet end beundre dem, der trods alt forstod at holde ud, føre Idealerne frem, fordi de troede paa dem.

Den store Bitterhed over de mange Skuffelser kommer tydeligt til Orde i den Beretning Budapests Handelskammer har udsendt; den belyser Ungarns Handel og Industri i 1924 og allerede de første indledende Ord giver den Tone, som gaar gennem den hele Bog »Ungarns Omraade (Kroatien og Slavonien ikke regnet med) omfattede før Krigen 282,878 Kvadratkilometer med en Befolkning paa 18,264,533 Sjæle. Fredstraktaten formindskede Territoriet til 92,607 Kvadratkilometer og decimerede Befolkningen til 8 Millioner. Da vi mistede saa meget Land, tabte vi vigtige Raavarecentre, største Delen af vor Skovbestand, vore Jærn-, Kobber-, Sølv-, Guld- og Saltgruber samt alle Stenkulslejerne.« Men Tabene var ikke forbi med Krigen, hedder det videre; to Revolutioner og en rumænsk Invasion gjorde alt for at ødelægge Landets økonomiske Kraft, fordærve Finanserne og ødelægge Pengevæsenet.

★

Dog er det ikke denne bitre Tone, som gaar igen paa alle Bogens hundrede Sider. Der klinger Tillid og Tro igennem og man faar et levende Indtryk af Forvisningen om, at Ungarn før eller senere vil have Evne til at finde ud af alle Vanskeligheder og naar man har læst Beretningen og lagt den fra sig, er det denne Tone, der lever i Læserens Sind. Blikket er rettet mod Fremtiden, mod det som skal komme og man har i Alvor taget de Problemer op som det gælder om at løse. At den store Seddelskandale vil hæmme den sunde Udvikling meget er selvfølgelig — men ogsaa denne Ulykke kommer man vel over.

At det vil blive forfærdelig svært for Ungarn at knytte de gamle Forbindelser, at faa sin gamle Plads i den internationale Arbejdsfordeling er givet. En Verdenskrig og en verdensomvæltende Krise sætter Spor;

de gamle Markeder er nu optaget af andre, det gælder om at kunne konkurrere med. Let er det ikke, men det ungarske Folk er gaaet lige løs paa Opgaven, og det har haft Heldet med sig i flere Tilfælde. Kun gør man Gang paa Gang den Fejl, at man forsøger at gennemføre det Umulige. Det vil ikke lykkes Landet paa samme Tid at skabe en Række indenlandske Industrier, som man giver en kraftig Toldbeskyttelse, og erobre de gamle Eksportmarkeder tilbage igen. Det er lige saa umuligt, som naar man paa en Korsvej vil gaa baade til højre og venstre. Enten maa man vælge det Parti at gøre alt selv og frasige sig Fællesskab med alle Andre, eller man maa importere og eksportere paa den sædvanlige Maade; at lukke for Importen for at erstatte den med egen Produktion samtidig med at man kæmper for at udvide Eksporten, er lige saa umuligt som meningsløst. Lukker man for Naboen, lukker han for en i samme Øjeblik.

★

Det er ikke vanskeligt at hente Bekræftelse paa denne gamle nationaløkonomiske Regel i det foreliggende Skrift, der i alle sine Slutninger maa give den Politik Ret, som bl. a. er blevet forfægtet gennem Aar-tier af alle Skibsfartsfolk fra hele Jorden. Før Verdenskrigen havde Ungarn en meget stor Eksport, og det var ganske særlig Hvede, der udførtes, medens den vigtigste Importartikel var Tekstil af alle Arter. Det meste Korn gik til Østrig, hvorfra man hentede Tekstiler. Der var et vist Forhold herimellem. Men hvad er nu hændet? Ved Hjælp af en Toldbeskyttelse, som søger sin Lige i Verden, har Ungarn udvidet sin Tekstilindustri, saa at dens Produktionskapacitet er næsten dobbelt saa stor som i 1913. Østrig og Tjeckoslovakiet har omgaaende svaret med at lægge alle mulige Hindringer i Vejen for det ungarske Korn. Man har sat sig i Forbindelse med Amerika, og faar nu saa godt som hele Behovet dækket derfra.

Det er indlysende for alle, der tænker nærmere over det, at ingen af Parterne har noget at vinde ved en saadan Politik, medens Tabet paa Forhaand er ganske givet. Den Krig, der nu føres, er saa gal som tænkes kan, og før eller senere maa det nødvendigvis gaa op for alle de implicerede Lande, at Samarbejdet er Løsenet. Ungarn, saavel som de andre Stater i Mellemeuropa, maa gaa bort fra en Toldbeskyttelse, som ødelægger langt mere end den hjælper. En naturlig Arbejdsfordeling maa afløse den nationale Isolering, hvis Arbejdet skal give rige Frugter. Da kan Ungarn blive til det, som det er skabt til at være: Hvedens og Vinens Land, den frugtbare Jords og det varmende, livgivende Solskins Rige. De sunde og naturlige Industrier vil kunne trives. Jærnværkerne er f. Eks. i Stand til at leve deres Liv uden artificielle Midler, og de kan, naar de kommer i Orden, spille den største økonomiske Rolle for Landet, der ikke skal omdannes til et nyt Sachsen eller et Lancashire, med rygende Skorstene, der formørker Himlen. Den ungarske Industri kan leve, men samtidig kan der i dette Land skabes Livsbetingelse for det, vor over-industrialiserede Tid trænger til mere end noget andet. Markens Frugter og Jordens Grøde er her. En rationel Drift vil kunne gøre Ungarn til et af de Lande, Europa maa regne med. Landbruget Verden over har det ikke bedre i vor Tid end Industrien, men der kommer vel den Dag, da Bladet vender, og den Dag vil Ungarn trods alt hvad der nu er hændet, blive Velstandens Land. Utallige Kriser har det været inde i; den der endnu optager saa mange Sind, var ikke den mindste, men heller ikke den største. Den afslørede grufulde moralske Tilstande i Landet — men den har ikke rokket ved den oprindelige Sundhed, som er Fremtiden — den vi alle maa give Agt paa.

Johannes Lehmann.

OVERSKRIDELSE OG TAB AF EFTERFØLGENDE CERTEPARTI

Amerikanske Tidsbefragtere synes ofte at tage lidet Hensyn til, at tidsbefragtede Skibe maa tilbageleveres i rigtig Tid, særlig naar der i Certepartiet er fastsat en bestemt Minimum- og Maximum-Grænse. N.S.F. har i Tidens Løb faaet en Mængde Henvendelser fra Redere, fordi Befragterne har beholdt Skibet udover Maximumtiden. Advokaterne i New York har i Forbindelse med disse Sager udtalt, at i sin Almindelighed vil Rederiets Krav gaa ud paa at kræve Differencen mellem Certeparti-Raten og Markeds-Raten for den Tid, som Befragterne uberettiget har beholdt Baaden. Imidlertid er det ofte hændt, at for sen Tilbagelevering ogsaa har haft andre Følger for Rederiet. For Eksempel at det derved har mistet det efterfølgende Certeparti for Baaden. Advokaterne har hævdet, at i de fleste Tilfælde vil Retten ikke tage Hensyn til den Slags Tab, fordi de ligger for langt ude i den Række af Konsekvenser, en forsinket Tilbagelevering vil have. N.S.F. har tidligere gjort opmærksom paa, at den første Betingelse for, at den kan tage et Krav op om Erstatning for tabt Certeparti, maa være, at Rederiet i god Tid i Forvejen har gjort Befragterne opmærksom paa de specielle Følger, som det vil have, hvis Skibet leveres for sent tilbage. Hvis Befragterne modtager en saadan Notits i saa god Tid, at de derefter kunde indrette deres Dispositioner saaledes, at Baaden maatte kunne tilbageleveres uden Overskridelse af Certepartitiden, mente N.S.F. Befragterne burde være ansvarlige.

I nærværende Sag havde Rederiet iagttaget dette; Befragterne var Maaneder i Forvejen blevet gjort opmærksom

paa, at Rederiet vilde lide et større Tab paa Grund af Tabet af et senere Certeparti, hvis Baaden ikke blev tilbageleveret i Tide. Befragterne: *Munson Steamship Line* tog imidlertid ikke noget Hensyn hertil; Baaden blev leveret for sent, og det næste Certeparti blev annulleret, da Baaden ankom Dagen efter Kancelleringsdatoen. Den var befragtet til Europa, hvortil Rederiet gerne vilde have den, da ny Klassificering forestod. Rederiet tabte nu en hel Del Tid, medens det underhandlede om ny Beskæftigelse for Baaden, og det nye Certeparti blev ogsaa adskilligt ugunstigere. Rederiet fremsatte saa Krav paa Erstatning for sit Tab i denne Forbindelse, og Sagen blev paadømt af en Voldgiftsret bestaaende af tre kyndige Mænd i New York. Kendelsen er nu afsagt, og den gaar ud paa, at *Munson Steamship Line* skal betale Rederiet 2,780.90 Doll. som Erstatning for Tab, som Rederiet har lidt paa Grund af, at Befragterne ikke opfyldte deres Forpligtelse efter Certepartiet med Hensyn til Baadens Tilbagelevering. Voldgiftsmændenes Salær skal betales af Befragterne.

Som almindeligt er, indeholder heller ikke denne Voldgiftskendelse Præmisses. Den af Rederiet udnævnte Voldgiftsmand har imidlertid oplyst, at det Beløb, som Rederiet har faaet tilkendt af Voldgiftsretten, er ment at dække fuld Erstatning for Rederiets Tab. At Beløbet blev ubetydelig reduceret fra, hvad Rederiet gjorde Krav paa, kommer af, at Voldgiftsmændene har gjort enkelte smaa Forandringer med Hensyn til Overslaget over den Fortjeneste, som Rederiet mente, det har tabt under det annullerede Certeparti.

HOWALDTSWERKE I KIEL

Ifølge Meddelelser i den hamburgske Presse har Bestyrelsen for Howaldtswerke i Kiel indkaldt til en Generalforsamling, i hvilken Regnskabet for Forretningsaaret 1924/25 vil blive forelagt, og der vil blive givet Meddelelse om, at over Halvdelen af Aktiekapitalen er gaaet tabt.

Howaldtswerke, der hører til Rombach-Koncernen, har lige fuldført Bygningen af 5 Motorskibe for amerikansk Regning. Allerede for nogen Tid siden er der opstaaet finansielle Vanskeligheder for Selskabet i Forbindelse med Rombach-Koncernens, og de amerikanske Købere stillede da de til Viderebygning af Skibene nødvendige Midler til Disposition. Tabene synes imidlertid nu i Henhold til ovenciterede Meddelelse at have været af alvorlig Natur.

SEJLADSEN PAA NY GUINEA OG PAPUA

Den australske Regering har udstedt et Dekret, hvorved bestemmes, at Passager- og Fragtfart mellem Havne i Ny Guinea og mellem Havne i Papua ikke indtil videre vil blive betragtet som Kystfar.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning.

Fra A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 341, til *The Adelaide Steamship Co. Ltd.*, Adelaide, Syd Australien, i Vandet.

Skibet er bygget til Lloyd's Klasse 100 A 1 og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

331'-0"×46'-6"×25'-6",

og Bæreevnen er ca. 5,000 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle 2,500 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt.

Skibet fik Navnet »Mombac».

Karantænestationen ved Minorca.

Den spanske Regering har dekretet, at Karantæneøen Plana ved Indløbet til Havnen Mahon paa Øen Minorca fremtidig vil være at kalde Plana de Mahon, for at skelne den fra andre Øer af samme Navn.

Dødsfald.

En i Søfartskredse velkendt Mand, Kaptajn *Hans And. Mathiasen*, Nordby paa Fanø, er Fredag afdøet ved Døden efter et længere Sygeleje paa St. Josephs Hospital, godt 70 Aar gammel. Afdøde, der stammer fra en gammel Skipperfamilie og er født paa Fanø, kom selvfølgelig som alle Drengene paa Fanø i hin Tid straks efter sin Konfirmation til Søs, gennemgik Sømandsstandens forskellige Grader, tog Navigations-

DEN SPANSKE FRUGTFART

For kort Tid siden meddeltes det, at den spanske Appelsinhøst havde taget Skade ved Frost, men at det paa det Tidspunkt var umuligt at sige noget definitivt om Skadens Omfang.

Nu meddeles det imidlertid, at hele Appelsinhøsten i nogle Provinser er ødelagt, medens Skaden i andre Provinser skal andrage 50 pCt.

Ogsaa i Italien skal Appelsinhøsten ifølge de sidst indløbne Meddelelser være mislykket.

Havne- og Brotaksterne.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 23. December f. A. tilskrevet Rønne Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets Andragende af 25. f. M., foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Rønne Havn.

Til sidste Stykke i Punkt I.A.1.e. om Bugserfartøjer føjes:

»(Jfr. dog I.A.3.k., 1. Stk.)«.

Til Punkt I.A.3.k., 1. Stk., føjes:

»samt Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprises Dampere, naar de foretager Bugsering.«

eksamen og blev Styrmand samt fik som ung snart et mindre Skib at føre. Nogle Aar efter fik han sit eget Skib, Skonnertbriggens »Anne Kathrine«, som han om Vinteren sejlede med paa Middelhavet. Efter saaledes at have pløjet Søen en Aarrække sagde han den Farvel og tog hjem til sin Barndomsø, blev saa Meddirektør af Fanø Laane- og Sparekasse, hvilken Stilling han trofast røgtede, til Sygdommen gæstede ham. Med ham er en af de gamle Skibsførtypen forsvundet.

Verdens kraftigste Isbryder?

Den nye Isbryder, som Finland har bestilt i Rotterdam, er nu færdig og har begyndt sine Prøveture. Efter hvad der paastaas, er denne Isbryder, der har faaet Navnet »Jääkarhu«, den kraftigste eksisterende Isbryder. Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærerne 78.45 m, i Vandlinien 75 m, største Bredde 19.20 m og Dybtgaende 6.4 m. Fartøjet har tre Triple-Ekspansions-Maskiner, hver paa 2,500 I.H.K. ved normal Gang og 3,000 I.H.K. ved Forcering, saaledes t den samlede Maskinkraft normalt er 7,500 og ved Forcering 9,000 I.H.K. En af Maskinerne driver Propellen i Stævnen, og Dampen til Maskinerne leveres af 8 Kedler.

Som Brændsel anvendes Olie, af hvilken Skibets Bunkerrum kan rumme 1,200 Tons. De tre Propeller, en i Stævnen og to agter, er af Nikkelstaal og vejer hver 12 Tons, medens Roret, der er støbt i et Stykke, vejer 9 Tons.

Isbryderen, som Værftet i Rotterdam har bygget til den finske Stat ved Støtte af den hollandske Regering, ventes at ville afgaa til Finland i Løbet af denne Uge for at tage Kampen op med Isen i den finske Bugt.

ISMELDINGER P. R. 20. JANUAR 1926

Danmark.

Løgstør (18.): Kystis. Iøvrigt isfrit.
 Randers (19.): Indløb spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe. Fjord spredt Drivis og Pakis, Rende, lukket for Motorsejlere.
 Horsens (19.): Havn og indre Del af Renden Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Vejle (18.): Havn og indre Fjord Fastis, Rende, vanskelig for Sejlskibe.
 Kolding (18.): Havn og indre Fjord svær Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Haderslev (14.): Fjorden tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Odense (18.): Havn og Kanal tynd Fastis, indre Fjord (19.) sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Frederikssund (18.): tynd Fastis, kun for Dampbaade og Motorsejlere.
 Roskilde (18.): indre Fjord tynd Fastis og sammenpakket Is, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Præstø (18.): sammenpakket Drivis, kun for kraftige Motor- og Dampskibe.
 Bandholm (18.): Havn tynd Fastis, Farvand Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Guldborg (18.): mod Nord tynd Fastis, mod Syd sammenpakket Sjapis, Rende.
 Nykøbing F. (18.): ud for Byen og Nord efter tynd Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Karrebæksminde (18.): Fjorden tæt sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Stege (18.): løs Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
 Gedser (19.): uhindrende Sjapis i Løbene og Havnen.
 Nysted (19.): tynd Fastis, Havnen Sejlskibe Bugserhjælp. Bredning vanskelig for Sejlskibe.
 Albu (19.): Indløbet sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Nakskov (18.): løs Sjapis, Havn og Fjord vanskelig for Sejlskibe.
 Rudkøbing (19): Havn og Løb Nord og Syd efter løs Sjapis, Havn uhindr. Løb Sejlskibe Bugserhjælp.
 Inddragne Lystønder: Søren Jessens-Sand.

Sverige.

Sundsvall: Søen Drivis, kun for kraftige Dampere. Brämö-Draghällan Fastis, kun for kraftige Dampere. Draghällan-Sundsvall og Alnösundet Fastis, kun med Isbryder.
 Gävle: Søen omkring Eggegrund, Nord-Løbet, Reden og Skutskarshamn svær Fastis, lukket.
 Örskär: Søen Sjapis.
 Söderarm: Søen isfri. Til Furusund Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen isfri. Til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
 Strömstad: Idefjorden svær Fastis, lukket. Dynekilen indre Del svær Fastis, lukket. Til Lahomen Rende.
 Inddraget Fyrskib: Grundkallen.

Finland.

Søen ved Jussarö lukket.
 Hangö, Russarö, Gulkronafjärd, Abo, Ersten, Lövsjär, Wid-skärsfjärden kun med Isbryderhjælp.
 Otö, nærmest lukket, længere ude isfrit.
 Skiftet, Föglö kun med Isbryderhjælp.
 Ledsund, Nyhamn kun for kraftige Dampere.
 Kobbaklinter: uhindrende Sjapis.
 Mariehamn: Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Lettland.

Damper meddeler: Ved Domesnæs maatte d. 15. returneres til Windau; foreløbig ingen Udsigt til, at Skibe kommer til Riga.

Estland.

Sorve kun for kraftige Dampere. Vilsandi og Kopu Sjapis, vanskelig for Sejlskibe. Tahkona og Osmussaar Drivis, kun for kraftige Dampere. Naissaar, Pakerort og Tallin kun med Isbryderhjælp. Kokskaar svær Fastis, Rende. Ekholm, Stenskaar, Narva Joesuu svær Fastis, lukket. Vorms svær Fastis, lukket.

Tyskland.

Pillau: Havn uhindrende Sjapis. Königsberg Seekanal: svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
 Swinemünde: Søen og Havne svær Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Haff: svær Fastis, Rende. Grifswalder Oje: Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
 Warnemünde: Warnow Fastis, Rende.
 Travemünde: Søen Sjapis, Havnen spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Til Lübeck sammenpakket Is, Rende.
 Friederichsort: spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.
 Kaiser-Wilhelm-Kanal: Fastis, lukket for Sejlskibe.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. JANUAR 1926.

London	19,56	Madrid	57,15
New York	403,50	Amsterdam	162,15
Berlin	95,95	Stockholm	107,90
Paris	15,40	Oslo	82,10
Antwerpen	18,50	Helsingfors	10,16
Zürich	77,90	Prag	11,96
Rom	16,45	Wien	56,85

POSITIONSLISTE P. R. 18. JANUAR 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 16.1.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus, Jørgensen*, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Jessen, ank. Emden 17.1.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Perim p. R. t. Valencia.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Korsør 14.1.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Immingham 15.1.
 s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Cardiff 8.1.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
 s.s. *Alf*, afg. København 15.1.
 s.s. *Alfra*, afg. Newport 12.1.
 s.s. *Agarve*, Sundsvig, afg. København 13.1. til Licata.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Stockholm 11.1.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Frontera 6.1.

s.s. *Anna*, ank. Hangø 11.1.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Batavia 18.1. til Samarang.
 s.s. *Anneberg*, Kjær, ank. Aarhus 11.1.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Oran 18.1.
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, ank. Gøteborg 17.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires til Bahia Blanca 17.1.
 s.s. *Arkansas* afg. St. John N.B. til København 11.1.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Gøteborg 16.1. til Hamburg.
 s.s. *Askø*, Olsen, ank. Helsingør 31.12. Reparation.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Rufisque 7.1. til Bordeaux.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Antwerpen 14.1.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Scilly Øerne 14.1. p. R. t. Vancouver.
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 8.12.25.
 s.s. *Belgien*, ank. København 18.1.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. Leith 18.-19.1. til København.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Gøteborg 18.1.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Bergen 12.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 19.12.25.
 s.s. *Bodil*, afg. Hudiksvall 18.1.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 11.1.
 s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Honolulu 27.12.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool N. S. 15.1.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Helsingør 15.1.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia 16.1. til Skandinavien.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Gibraltar 17.1.
 s.s. *Bretagne*, ank. Svendborg 13.12.25.
 s.s. *Britta*, ank. Bilbao 16.1.
 s.s. *Brosund*, Skou, ank. New Orleans 14.1.

SKIBS,
PROVIANTERINGS,
HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Effit., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
 Telgr.-Adr. Saxberg.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

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

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

BEFRAGTINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

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

Telefouer (Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House» 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

GRIMSBY

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

IDEALAND

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.

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,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

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

BEFRAGTINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & 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. *Broholm*, ank. København 18.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt i København.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Newport News 16.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Wenk, afg. København 17.1. til Barry.
 s.s. *Carmen*, pass. Høltenu 18.1.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Tunis 18.1. til Neapel.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 14.1. til Vancouver.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. New Orleans 14.1.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Cardiff 14.1.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Progreso 15.1.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Dakar 14.1. p. R. t. Daala/Lom R.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Domnessness 14.1.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Danzig 16.1.
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Dunkirk 17.1.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Danzig 18.1.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Hamburg 13.1. til Riga.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Danzig 17.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Aarhus 16.1.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk 15.1.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Gibraltar 17.1. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Miami.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Fowey 12.1.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 18.1.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Barcelona 18.1.
 s.s. *Ebro*, Andresen, ank. København 16.1.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cardiff 8.1. til Syracuse.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Oran 18.1.
 s.s. *Ella*, oplagt i København 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. København 14.1.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Savona 15.1.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 16.1. p. R. t. Methil.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Blyth 16.1. til Frederikshavn.
 s.s. *England*, Stengede, afg. Vancouver 2.1.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Methil 16.1. p. R. t. Svendb.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Beira 13.1. til Durban.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Nexø 18.1.
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Rotterdam 18.1.
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. Nakskov 7.1.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 8.1. for Reparation.
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10.25.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-Sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Penang 18.1. til Port Swettenham.
 s.s. *Fanø*, Tønnesen, afg. Danzig 15.1. til København.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 15.1.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Hull 6.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Hamburg 15.1.
 s.s. *Frankrig*, afg. Vejle 15.1., pass. Skagen 16.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 1.1.
 s.s. *Frederik VIII*, Meklenborg, i Dok i Gøteborg siden 11.1.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, pass. Gibraltar 13.1.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. W. Hartlepool 15.1.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Prode*, Christensen, ank. Miami 16.12.25.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. København 16.1.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Aalborg 11.1. til Key West.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Swansea 8.1.
 s.s. *Grønsund*, Hansen afg. Huelva 13.1.
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 10.1.

H

s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Oslo 11.1.
 s.s. *Halldan*, Ørbeck, afg. København 19.1. til Danzig.
 s.s. *Halland*, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Blyth 15.1. til København.

s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 1.1.
 s.s. *Hans Broge*, Winther, afg. Gulfpport 26.12.25.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Acton Grange 18.1.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, afg. Danzig 17.1.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Casablanca 10.1.
 s.s. *Helga*, ank. Barcelona 10.1.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 9.1. til New York.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Hull 15.1.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Blyth 15.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. København 16.1.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 15.1.
 s.s. *Holland*, afg. Blyth 15.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Colon 9.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Genua 12.1.
 s.s. *Inger*, ank. Oran 17.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Methil 18.1.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten, afg. 22.1.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Sarpsborg 23.12. til Philadelphia.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 18.1.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston-Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Rufisque 13.1. til New York.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Panama Canal 28.12.25. til Hamburg.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Tampico 14.1.
 s.s. *Jenny*, afg. Carthage 18.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Casablanca 11.1.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Liverpool 14.1.
 s.s. *Josey*, Jensen, ank. Cardiff 15.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Port Limon 12.1.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, pass. Dover 16.1. p. R. t. Algier.
 s.s. *Jørgersborg*, Petersen, ank. Tyne 17.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Malaga 9.1.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Hull 15.1. til Trelleborg.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Antwerpen 15.1.
 s.s. *Karla*, pass. Ushant 16.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 16.1. til Swansea.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Valencia 14.1.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Philadelphia 14.1. til Baltimore.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Singapore 12.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Burntisland 16.1.
 s.s. *Knud*, oplagt i Frederikshavn siden 24.7.25.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 16.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. København 17.1.
 s.s. *Kurland*, ank. Frederikshavn 25.12.25.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12. til Melbourne.

L

s.s. *Lifland*, Petersen, ank. Helsingør 7.1. for Reparation.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 12.1.
 s.s. *Lillian*, afg. Ribadeo 18.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania* Larsen afg. Newcastle 16.1.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 10.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 3.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, ank. Bordeaux 17.1.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Frederikshavn 16.1. til Barry Roads.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Åhus 16.1.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Vladivostok 14.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 9.1. til Hamburg.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Valencia 9.1.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Marie*, afg. Korsør 18.1.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Grimsby 15.1. til Horsens.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Antwerpen 3.1.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Iviza 4.1. til Færøerne.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. St. Vincent 9.1. til Golfen.

NEW ORLEANS

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

MONTREAL

Montreal Ship Supply Company

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

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

LONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
 101, LEADENHALL ST.
 LONDON E. C.

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

GENOVA

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

LÜBECK

TLG. ADR.:
 "RIPPO"

TELEFONER
 1762-6054-6450

FREDERIKS-
HAVN

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

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

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
 Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
 gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

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

KØBENHAVN

"Alpha" Motoren

Leveres
 saavel i 4 Takt
 som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
 F R E D E R I K S H A V N

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
 og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen
 Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
 Skibshandel

SVENDBORG

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
 NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
 NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtere, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for: Eksport, Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

m.s. *Eggers*, ank. Bermuda 16.1.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Malaga 17.1.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Genua 16.1. til Marseilles.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, pass. Gibraltar 11.1. p. R. t. Island.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, ank. Rouen 16.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Bangkok 15.1.
 s.s. *Nautik*, ank. Dunkirk 18.1.
 s.s. *Neptun*, pass. Brunsbüttel.
 s.s. *Nerma*, ank. London 17.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. New York 14.1.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, afg. Windau 18.-19.1. til København.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Blyth 15.1. til Masnedssund.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Kenitra 7.1.
 s.s. *Normandiet*, ank. Frederikshavn 31.12.25.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, afg. Oxelösund 18.1. til Syd Afrika.

O

m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11.25.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Centa 15.1.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Malmø 18.1. til Gøteborg.
 s.s. *Orion*, Madsen, afg. Swansea 31.12.25. til Boston.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 9.1. til Oslo.

P

s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Menado 15.1.
 s.s. *Palnatoke*, Bast, ank. Norrkøping 12.1.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hull 11.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. San Francisco 14.1.
 m.s. *Parkestone*, Nielsen, ank. København 17.1.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New Orleans 26.12. til Danmark.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Melbourne 6.1.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Königsberg 18.1.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvald, ank. Riga 17.1.

R

s.s. *Randi*, afg. Rotterdam 16.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, i Eksportfart, afg. Aalborg 18.1. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Dunston 19.1.
 s.s. *Romø*, Olsen, ank. Dunston 18.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Newport Mon 12.1.
 s.s. *Rota*, Rivolt, afg. København 18.1. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 13.1. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, afg. Havre 16.1. til Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 17.1.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Las Palmas 13.1. p. R. t. Dunkirk.
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Gibraltar 16.1. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Las Palmas 12.1. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Kobe 16.1.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Sydney 8.1. til Colombo.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Port Talbot 13.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aalborg 16.1.
 s.s. *Sigvald*, Hansen, afg. Grangemouth 13.1. til København.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, pass. Sagres 15.1.

s.s. *Simone*, Christensen, ank. Immingham 16.1.
 s.s. *Skaane*, ank. København 15.12.25. for Reparation.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Partington 15.1.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Dungeness 18.1.
 s.s. *Skinfaxe*, ank. Aarhus 18.1.
 s.s. *Skjold*, ank. Antwerpen 13.1.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Aarhus 17.1.
 s.s. *Skotland*, afg. Cardiff 9.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 18.1.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Birkenhead 13.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Skagen 18.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Philadelphia 4.1. til Havana.
 s.s. *Stegelborg*, Alf Hansen, afg. Methil 14.1.
 s.s. *Stella*, afg. Nantes 16.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, reparerer i Frederikshavn siden 13.1.
 s.s. *Svanholm*, ank. Liverpool 15.1.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København siden 24.12.25.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ipswich 2.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va. 15.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Washington 17.1.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, ank. Houston 16.1.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksportfart, afg. Newcastle 18.-19.1. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Plymouth 17.1.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Windau 18.1. til Reval.
 s.s. *Tjaldur*, oplagt siden 22.9.25.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Palermo 14.1. til Castellau.
 m.s. *Tonking*, Topp, pass. Perim 10.1. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Arthur Texas 9.1.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 18.1. til Tangier.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Hull 19.1. til Halmstad.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 16.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Valencia 9.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 24.11.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. København 8.1.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Valencia 14.1.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Rufisque 13.1.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Antwerpen 17.12.25.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Aalborg 15.1. til Methil.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Norfolk Va. 11.1.
 s.s. *Vidar*, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Petersen, oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. Aarhus 16.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, pass. Miguel 11.1. p. R. t. San Juan.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Casablanca 14.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Cienfuegos 11.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 12.1.

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
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set, Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN*Specialitet:*ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KØBBERARDEJDE UDFØRES**J. LAURITZEN'S**

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION

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

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

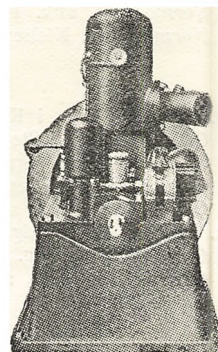
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Enerepræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN

(INGENIØRAPDLG.)

FREDERIKSGADE 1

KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med

Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES

TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF 9445

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

C. V. PETERSEN, SVENDBORG

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuele«, Svendborg.

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige

Arter af Skibe og Farlejer. Raadgivende ved Værftanlæg.

Tilsyn med Nybygninger.

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

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

WIESE & CO., LISSABON

Telegr.-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegr.-Adr.: SHIPPING

Agent for Skandinavien:

FERD. PHILIPSON & CO., KØBENHAVN K.

Amaliegade Nr. 29 B · Telegr.-Adr.: STEAMPHILIP · Telefon: 1504 og 10687

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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 »Hoods« 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 Legering 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 ekceptionelt 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, Bronce og Cupro-Nickel.

Eneste Fabrik:

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

Agent for Danmark:

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.

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.

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.

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 28 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann«

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering

Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikkade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jecfes«

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

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: Direktør: J. BURGER
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

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12443-12843 · Statstlf. 224 · Telegr.-Adr.: »Danskfranske«

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 5

FREDAG 29 · JANUAR 1926

33 · AARG.

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

SØNÆRINGSLOVEN OG FÆRØERNE

Minister Staunings Fremlæggelse af den ny Sø-næringslov har fremkaldt en yderst kraftig Protest fra Befolkningen paa Færøerne.

Det er særlig de internationale Bestemmelser i Sø-næringsloven, som de brave Færinger har faaet galt i Halsen. Ifølge disse maa ingen Færing føre Trawlere over 250 Tons eller Fiskekutter i Fart paa Grønland eller New Foundland uden Styrmandseksamen, eller føre Trawlere over 400 Tons uden Skibsførereksamen.

Færøernes Skipper- og Navigatorforening, der tæller 300 Medlemmer, har enstemmigt protesteret imod Sø-næringsloven. Og den færingske Presse betegner Loven som helt umulig for Færøerne. Den bruger meget stærke Ord i den Forbindelse — stærke Ord overbeviser sjældent — og den »paaviser« forskellige Ting, som er selve Hovedsagen uvedkommende.

Dansk Søfarts Tidende er ikke forelsket i Hr. Stau-nings Sø-næringslov. Vi har ikke sparet paa Krudtet i vor Kritik af den. Men selvfølgelig kan man ikke lave Undtagelseslov for Færøerne, hvor det gælder internationale Bestemmelser, som Danmark har accepteret. Her har Regeringen fuldstændig Ret. Hvad der gælder andre danske Amter, maa selvfølgelig ogsaa gælde Færø Amt. Og jo hurtigere vi — inklusive Færing-erne — bliver klar herover, jo hurtigere kan vi begynde at snakke om, hvorledes man i Praksis kan lempe sig frem. Vi ved alle, at Færingerne er født med en Rorpind mellem Fingrene, og at de lever selv som Børn deres største Tid paa Søen. Men netop som Følge heraf bliver Styrmands- og Skippereksamen jo det rene Legeværk for dem, og de vil antagelig være i Stand til at tage disse Eksamina i deres Fritid og uden alvorlig Afbrydelse af deres Levevej.

OPLÆGNINGERNE STIGER YDERLIGERE

Desværre maa yderligere Stigning i Tallet paa oplagte Skibe befrygtes. Det skrev vi sidste Uge, og det skrev vi Ugen før — og vi har begge Gange faaet Ret paa den uhyggeligste Maade.

Oplægningen er i sidste Uge steget med ca. 10 pCt., en samlet Brutto Tonnage af 79,577 Tons, der repræsenterer 121,593 Tons Dødvægt.

Vi kan imidlertid kun gentage: Desværre maa yderligere Stigning i Tallet paa oplagte Skibe befrygtes.

FLERE PROTESTER MOD BEMANDINGSLOVEN

Som tidligere meddelt i *Dansk Søfarts Tidende* samledes fornylig de mange hjemmenværende Skibsførere i Marstal til et Protestmøde mod den paatænkte Bemandslov, der skal indeholde faste Regler for Bemandsingen om Bord i danske Handelsskibe. Ved Mødet vedtoges som omtalt en Resolution, der bl. a. henstiller til Skibsførernes Repræsentant i den nedsatte Kommission at arbejde mod Indførelsen af en Bemandsingsskala.

Skibsførerne paa Thurø har nu ogsaa været samlet til et Protestmøde og vedtaget den samme Resolution, der saaledes bliver et godt Udtryk for Sejlskibsførernes Stilling til den paatænkte Lov, idet det jo er meget

sjældent, at saa mange Skibsførere, som det nu er Tilfældet, paa en Gang er hjemme. Dette skyldes som bekendt de mange Oplægninger, dels paa Grund af Sømandsstrejken og dels de elendige Forhold paa Fragtmarkedet.

Endvidere har Langelandskredsen af »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« holdt Møde og drøftet den paatænkte Bemandslov. Ogsaa her vedtog man en Udtalelse mod Loven.

DE UDENLANDSKE KLAGER

Udlandet beskæftiger sig stadig i en pinlig Grad med vore dyre Provinshavne. Det engelske Dagblad *Financial Times* mener, at Folk i Danmark, og i det hele taget paa det evropæiske Kontinent, bør fejle for deres egen Dør, inden de kommer og kritiserer Forholdene i engelske Havne. *Lloyds List*, det ansete engelske Søfartsblad, har været i Forbindelse med Sir Ernest Glover i Anledning af den i *Scandinavian Shipping Gazette* offentliggjorte Sammenligning mellem Forholdene i danske Provinshavne og Storhavne som København, Antwerpen og Rotterdam, og det bringer nedenstaaende detaillerede Opstilling af Sir Ernest Glover's Udgifter i København og de forskellige danske Provinshavne:

København: losset 1,436,000 kg. Havneafgifter 841.91 Kr., Lodsafgift 601.80 Kr., Losning 3,178.83 Kr., Bugsering 367.20 Kr., Mæglerafgift 355.92 Kr.

Odense: losset 1,013,908 kg. Havneafgifter 2,480.66 Kr., Lodsafgift 559.00 Kr., Losning 2,278.33 Kr., Mæglerafgift 355.92 Kr.

Svendborg: losset 2,014,624 kg. Havneafgifter 2,372.80 Kr., Lodsning 899.02 Kr., Losning 4,930.03 Kr., Mæglerafgift 355.92 Kr.

Kolding: losset 1,097,466 kg. Havneafgifter 1,483.00 Kr., Lodsning 573.40 Kr., Losning 3,103.89 Kr., Bugsering 300.00 Kr., Mæglerafgift 355.92 Kr.

Randers: losset 1,652,277 kg. Havneafgifter 1,483.00 Kr., Bugsering 500.00 Kr., Lodsning 611.70 Kr., Losning 4,703.77 Kr., Mæglerafgift 355.92 Kr.

Losset ialt 7,214,265 kg. Samlede Havneafgifter 8,661.37 Kr., Lodsning 3,244.92 Kr., Losning 18,194.85 Kr., Bugsering 1,167.20 Kr. og Mæglerafgift 779.60 Kr. eller ialt 33,047.94 Kr.

Disse Tal fra de danske Provinshavne ser afskrækkende ud i et saadant Regnskabs klare Dagslys. Der maa ikke bies længere, disse ublu Havneafgifter bør nedsættes øjeblikkelig.

Berlingske Tidende skriver angaaende dette Spørgsmaal:

»Vi kunde anføre mange Klager af lignende Art, og vi mener, at saadanne Klager, som er fuldt berettigede, og som tilfulde godtgør, hvor urimeligt høje de danske Provinshavnetakster er, bør være et alvorligt Varsko til dem, der fastsætter og approberer saadanne Takster. Landet er ikke tjent med, at de danske Havne bliver berygtede for Oprækkeri.

Københavns Havn har Gang paa Gang været i Stand til at nedsætte sine Takster, fordi den er bleven ledet klogt og forsigtigt.

Vi véd, at flere af de større Provinshavne ogsaa har ønsket at nedsætte deres Takster, men ikke har faaet Lov dertil. Og hvorfor? Fordi en Række andre Havne har truffet letsindige og uøkonomiske Dispositioner, som man nu søger at faa andre til at betale. Men dette er dog nærmest ganske uanstændigt, og det er uforstaaeligt, at rette Vedkommende ikke snarest søger at faa Forholdene ændret.»

Det er et glædeligt Tegn, at Dagbladene baade i København og i Provinserne har taget denne Sag op til alvorlig Diskussion, og det glæder os særligt at citere, hvad *Berl. Tid.* udtaler om Sagen.

SKIBSREDER-ORGANISATIONERNES ARBEJDE

Hr John Denholm er altid sikker paa en opmærksom Tilhørerkreds, skriver *The Scandinavian Shipping Gazette* i sit sidste Nummer i en Artikel om ovenstaaende Emne. Før han blev Præsident for The Chamber of Shipping of the U.K., havde han vundet Ry for at være en Taler, der altid fik sine Meninger frem, og fik dem slaaet fast gennem sin aldrig svigtende Humor, en Egenskab, der er ret sjælden blandt Skotter. Det er derfor kun naturligt, at hans offentlige Udtalelser og Artikler i Bladene, efter at han har overtaget den nævnte Post, vækker Opmærksomhed i vide Kredse. I *Glasgow Herald's* særlige Nummer for Skibsbygning, Maskinvæsen og Handel, af 30. December, beskæftiger Mr. Denholm sig med Spørgsmaalet om Overskuds-Tonnagen, og henviser i sin Artikel (ligesom vi i en anden Artikel) til det Faktum, at en af de Foreteelser efter Krigen, der har haft alvorligst Betydning for Verdens Skibsfart, er den Beslutning, som en Række Stater har truffet, om selv at ville foretage Ting, som de tidligere overlod andre at gøre for sig, men, fortsætter han, der er en voksende Tendens til internationalt Samarbejde mellem Rederne, som man maa haabe i nogen Grad maa modvirke disse Bestræbelser fra Staternes Side. Saadanne Institutioner som the International Shipping Conference og the International Chamber of Commerce har vist, at der er Lejligheder, ved hvilke Verdens-Skibsfarten er rede til at optræde med fælles Front.

Vi giver Mr. Denholm vor Tilslutning med Hensyn hertil, men vi er ikke enige med ham i, at de nævnte Institutioner fremhæves med Udelskkelighed af den lige saa internationale og indflydelsesrige Baltic and White Sea Conference i en Artikel, der tilsigter at give et Billede af Situationen for Skibsfarten den 31. December 1925. Vi var i Virkeligheden ikke de eneste, der var forbausede over, at en af Stifterne af Baltic and White Sea Conferencen og Vicepræsident i denne Forening den Dag i Dag, en Mand, der altid har været Sjælen i Conferencens Møder overalt i Europa, fuldstændig skulde have glemt dens Eksistens paa et Tidspunkt som dette. Thi er der en Skibsreder-Sammenlutning i Verden, der har gjort mere for det internationale Samarbejde end Conferencen, kender vi under alle Omstændigheder ikke noget dertil. Vi er derfor saa meget mere glade over at høre, at Conferencens Navn stod i Mr. Denholms Manuskript, men at Sætternissen, der har bragt mangan god og uskyldig Mand i Fortrød før i Dag, har været paa Spil og er Aarsag til, at Conferencens Navn er faldet ud.

SKIBSFART OG FRIHANDEL

The Scandinavian Shipping Gazette bringer i sit sidste Nummer en Artikel: Skibsfart og Frihandel, hvori bl. a. udtales:

Resultatet af Krigen er, som vi ofte har paavist, i stor Udstrækning blevet forskelligt farvet derigennem, at mange Nationer har forsøgt at »være sig selv nok« og at isolere sig bag deres egne Grænser ved Hjælp af forskellige kunstige Foranstaltninger som Beskyttelsestold eller national Propaganda som f. Eks. »Køb

danske Varer«, »Støt britisk Industri«, »Amerikanske Varer i amerikanske Skibe« o.s.v. I *Times* er der nylig blevet ført en Polemik mellem Sir Walter Runciman og Sir Henry Page Croft om dette Emne, og Sir Walters sidste Brev paaviser paa en saa afgørende Maade Vildfarelsen ved en saadan Fremgangsmaade, at vi ikke kan undlade at aftrykke det. Det lyder saaledes:

Sir Henry Page Croft har i et Brev til *Times* i Slutningen af December udtalt sig mod min Mening, at Beskyttelses-Systemet i Amerika har været til Skade for den amerikanske Handelsflaade, og at Frihandel i Storbritannien har gavnet vor. Det simpleste Svar kan gives gennem følgende Tal:

Tonnage af Handelsflaader indregistrerede til oversøisk Handel:

	Storbritannien	U. S. A.
1850	3,565,000	1,586,000
1860	4,659,000	2,546,000
1870	5,691,000	1,517,000
1880	6,575,000	1,353,000
1890	7,979,000	947,000
1900	9,304,000	827,000
1910	11,556,000	792,000

Jo mere Frihandel, der var i England, jo hurtigere voksede dets Handelsflaade, medens den høje Beskyttelsestold i Amerika medførte en stadig Tilbagegang i dette Lands Handelsflaade.

Tilvæksten i Amerikas søgaaende Tonnage under Krigen afgiver ikke et eneste Argument mod Frihandel eller for Beskyttelse.

FRAGTRATETAL

Ratetallet for Skibsfragterne i December, udarbejdet af Chamber of Shipping, er 26.95, hvilket er en Stigning af 3.38 pCt. sammenlignet med Tallet for November, men 4.47 pCt. lavere end Fragtratetallet for December 1924. Tidsbefragtningsraten, der har været langsomt stigende siden Juli, viser en yderligere Opgang paa 3.41 pCt. for December, men er dog 6.27 pCt. lavere end i samme Maaned i Fjor. Hvis man sætter Gennemsnittet for 1913 til 100, vil Fragratetallene for de sidste 6 Maaneder være:

Maaned	Fragtratetal
Juli	94.3
August	100.9
September	99.4
Oktober	104.9
November	111.4
December	115.2

Formanden for et af de ledende Selskaber tænkte aabenbart paa Fragtratetallet for Juli, da han i August udtalte, at Fragtraterne i mange Tilfælde var under Gennemsnittet for 1913. Der kan være Anledning til at minde om, at Driftsudgifterne ved samme Lejlighed ansloges til at være ca. 90 pCt. højere end i 1913.

Stærke Svingninger i Fragterne.

Chamber of Shipping fremhæver, at det geometriske Gennemsnit af Ratetallene for sidste Aar var 25.29 mod 29.63 i 1924 og 28.38 i 1923. Fragtraterne var saaledes gennemsnitlig 14.65 pCt. lavere end i 1924 og 10.89 pCt. lavere end i 1923. Hvis en Sammenligning foretages med 1913, viser Gennemsnitsraten sidste Aar sig at være 8 pCt. højere. Siden Aaret sluttede, har Fragtraterne været underkastet stærke Svingninger. Nogle af de vigtigste Fragtrater for Korn i den hjemgaaende Trafik er faldet i den Grad, at de er langt lavere end paa noget Tidspunkt sidste Aar, og Rederne har forsøgt at faa nogen Erstatning for disse lave Rater ved højere Fragter for Kul udgaaende.

Antel G. P. Falk.

DE CZEKOSLOVAKISKE FRIHAVNSZONER I HAMBORG OG STETTIN

De tidligere omtalte Forhandlinger vedrørende de czechoslovakiske Frihavnszoner, som er ført mellem det tyske Rige, Prøjsen og Hamborg paa den ene Side og Czekoslovakiet paa den anden Side, er for nogen Tid siden naaet til et dødt Punkt, idet der vedrørende Fortolkning af de afgørende §§ 363/64 i Versailles-Traktaten er opstaaet principielle Uoverensstemmelser, som i Øjeblikket synes uovervindelige. Herom bringer *Hamburger Fremdenblatt* følgende meget interessante Artikel:

»De czechoslovakiske Underhandlers Fordringer var for det første saa vidtgaende, at de fra et tysk Standpunkt ikke lod sig diskutere. Med Hensyn til Omfanget af Zonerne var det muligt at bringe Modpartens Fordringer ned til et fornuftigt Stadium, men Forhandlingerne, som nu allerede i Aarevis har været ført uden Resultat, var saa meget stærkere kompliceret ved Spørgsmaalet om, paa hvilket Driftsstadium det Stykke Land, der skal afstaaes, skulde befinde sig. Artikel 363 siger: »I Hamborgs og Stettins Havne bortforpagter Tyskland for et Tidsrum af 99 Aar til Czekoslovakiet Landstykker, der kommer ind under den almindelige Forvaltningsordning for Frizoner, og skal tjene den direkte Transittrafik af Varer fra eller til denne Stat«. Der er saaledes kun Tale om Landstykker, og ingenlunde om færdige Havneanlæg, saaledes som Czekerne forlanger. Dette Spørgsmaal er meget vigtigt for Czekoslovakiet, forsaavidt som den økonomiske Værdi af samtlige indrømmede Frihavnsrettigheder ellers bliver problematisk, da større Kapitalanbringelse er nødvendig. Man bringes under disse Omstændigheder til at overveje, om det nationaløkonomisk set ikke vilde være fordelagtigere, hvis de enorme Summer, der vilde være nødvendige til Udvidelse af et Havneomraade, der svarer til den czechiske Trafik i de to Havne, blev anvendt til at gøre de czechiske Transportmuligheder, som man har Indflydelse paa, billigere til Fordel for den czechiske Udførsel over de tyske Havne.

Suverænitet.

Et andet Kardinalstridspunkt dannede Højheds-spørgsmaalet i det afstaaede Havneomraade: Skal samme være underkastet czechisk eller tysk Suverænitet? § 363 taler kun om en Bortforpagtning, der kan altsaa kun være ment Afstaaelse af Brugsretten over vedkommende Stykke Land. Man maa kende en større Havns Drift for at kunne indse Umuligheden af forskellig Højhedsret. Forvaltningsordningen for Frizonerne stammer fra tysk Højhedsret: naar derfor de Landstykker, der skal afstaaes, kommer under den almindelige Forvaltningsordning for Frizonerne, saa kan de ogsaa kun faa tysk Højhedsret. Hvis de Rettigheder, der ved Kontrakt er indrømmet Czekoslovakiet, havde været tænkt saa omfattende, saa vilde de ingenlunde være normeret saa kort. Man kan forestille

sig de Konsekvenser, der ved den czechiske Opfattelse vilde opstaa i statsretslig, finansøkonomisk og driftsmæssig Henseende. At en Stormagt »bortforpagter« Højhedsret i sit eget Land, vilde være det første Tilfælde i den europæiske Historie; thi det vilde saa dreje sig om Afstaaelse af Land, altsaa om en politisk Akt, der under Versailles-Traktatens økonomiske Bestemmelser vilde være forkert anbragt. Men Hensigten med hele Bestemmelsen er dog faktisk en rent økonomisk, forsaavidt som den skulde sikre den czechiske Stat som Privatforetagende Overdragelsen af Landstykker og Frihavnsomraader i Forpagtning. To Suveræniteters Bestaaen vilde i finansteknisk og driftsmæssig Henseende paavirke Havnetrafiken paa en Maade, der af alle interesserede Parter, ikke mindst af den czechiske Økonomi selv, maatte forkastes. Havneafgifterne vilde blive opkrævet efter forskellige Synspunkter, ligesom en hensigtsmæssig Enheds-Havnepolitik i Form af en Havneordning og Foranstaltninger fra Havnepolitikets Side overhovedet vilde være umulig.

Ufordelagtigt ogsaa for Czekerne.

De umulige Følger, som Indrømmelsen af Højhedsretten vilde faa for alle de til Havnedriften nødvendige Bivirksomheder, kan man kun forestille sig, naar man overfører dem i Praksis. Man maatte nødvendigvis ogsaa indrømme den czechoslovakiske »Eklave« Bygning og Drift af egne Jernbane- og Postanlæg med eget Personale, hvis Forbindelse med det tyske Net ikke kunde nægtes. Der maatte skabes en Organisation i dette autonome Økonomiorgan, som paa Grund af sin daarlige Økonomi inden længe vilde gaa til Grunde, men som saa længe den bestod, vilde fordyre Havnetransittrafikken for den czechoslovakiske Økonomi, og i talrige Tilfælde ogsaa skade begge Havnes fælles Virksomhed. Dette vilde indtræde i alle de Tilfælde, hvor Partladninger nødvendiggør en Frem- og Tilbage-dirigering af Skibe. Man kan betragte Spørgsmaalet, som man vil: intet praktisk Synspunkt taler for, at en Fortolkning af § 363 om czechisk Suverænitet for de økonomiske Øjemed vilde kunne betale sig lige saa godt eller endog bedre end en privatøkonomisk Bortforpagtning, som Versailles-Traktaten havde for Øje. Pladsforholdene særlig i Hamborgs Havn er for Tiden allerede overordentlig begrænsede; dog vil denne Kendsgerning ikke frembyde nogen uovervindelig Hindring for en loyal Enighed. Hovedsagen er, at Forhandlingerne føres fuldstændig efter økonomiske Synspunkter, og at de czechiske Underhandlere erkender, at deres egen Økonomis Interesser er ligeløbende med vore Havnes Interesser, og at deres hidtidige Standpunkt derfor, ganske bortset fra sin retlige Uholdbarhed, økonomisk set vilde være ufordelagtig for deres Land.

UDLÆNDINGES RETSLIGE STILLING I SOVJET-UNIONEN

De sidste Aars stærke Opsving i Sovjet-Unionens Udenrigshandel og den voksende Interesse for det russiske Marked i Almindelighed har medført, at Spørgsmaalet om de gældende russiske Bestemmelser for Udlændinges Handel og industrielle Virksomhed er blevet aktuelt. Disse Bestemmelser afviger paa væsentlige Punkter fra dem, der gælder i andre Lande, og Sveriges Allmänna Exportforening har for at give et samlet Overblik over Bestemmelserne under Titlen »Udlændinges Retsstilling i Sovjet-Unionen« paa eget

Forlag udgivet en Brochure skrevet af Legationsraad ved den svenske Legation i Moskva, *G. Reuterskiöld*. I Brochuren gives tillige en kort Redegørelse for Sovjet-Unionens Konstitution og Forvaltning, Forholdene med Hensyn til Borgerretten og økonomisk Lovgivning i Rusland samt detaljerede Oplysninger angaaende Ind- og Udrejse.

Brochuren vil utvivlsomt være af praktisk Nytte for enhver, der har Forbindelse med Sovjet-Unionen eller er særligt interesseret i de der herskende Forhold.

Bogen kan rekvireres direkte hos Sveriges Allmänna Exportforening, Stockholm, og koster 2 sv. Kr.

HANDELS- OG SKIBSFARTSFORBINDELSEN MELLEM FRANKRIG OG SKANDINAVIEN I DET 18. AARHUNDREDE

La *Revue Maritime* bragte i sit November Hefte en interessant Artikel af M. Henri Sée om Handels- og Skibsfartsforbindelsen mellem Frankrig af de nordiske Lande i det 18. Aarhundrede, hvoraf vi tillader os at give følgende Uddrag:

Fra det 17. Aarhundrede fandt der en ret betydelig Vareudveksling Sted mellem Frankrig og de nordiske Lande, men denne Handel skete næsten udelukkende over Holland. Colbert havde forsøgt at bringe en direkte Forbindelse i Stand, og til Fremme af dette Formaal oprettede han et Selskab, »La Compagnie du Nord,« der iøvrigt hurtigt kom i Vanskeligheder.

Det, det drejede sig om, var imidlertid at overflødiggøre Hollænderne i denne Handel, og ved at forbyde Hollænderne at indløse til Frankrig Varer, der havde været oplagrede i Holland, mente man at kunne naa Maalet i hvert Fald delvist. Et Forslag herom fremsattes i Handelsraadet, men fra anden Side rejstes der alvorlige Indvendinger mod Forslaget under Henviisning til den overlegne Stilling, som Hollands Handel havde erhvervet sig i Østersølandene. Hollænderne forsynede de nordiske Lande med en stor Mængde Varer, i Sædeleshed Kolonialvarer, og herigennem havde de til en vis Grad sikret sig Monopol paa de Produkter, disse Lande frembragte, navnlig Korn, der var billigere i Amsterdam end i Danzig. Holland laa ogsaa fordelagtigere for Forbindelsen med de nordiske Lande og var i Besiddelse af en Mængde Skibe. De kunde gøre to Rundrejser om Aaret, medens Skibene fra Skandinavien kun kunde gøre en Rejse om Aaret med Frankrig som Bestemmelsessted. Endvidere foretrak Befolkningen i Norden at købe fransk Vin og Brændevin hos Hollænderne saa meget mere, som disse forstod at tilberede og blandede disse Varer efter Skandinavernes Smag, og endelig behøvede Frankrigs Handelsstand Krydderier og andre Kolonialvarer, som kun Hollænderne kunde levere. Ud fra disse Synspunkter hævdedes det, at man ikke pludselig kunde lukke Hollænderne ude, men maatte nøjes med overfor Skandinaverne at ophæve den Afgift af 50 Sous pr. Ton, der allerede tidligere var blevet ophævet for Hollands Vedkommende. Det foresloges endvidere, at der blev afsluttet Handelstraktater med Danmark, Sverige, Hamburg og andre Stater i Norden, samt at det i disse fastsloges, at Handelen mellem disse Lande og Frankrig, naar Tidspunktet dertil fandtes passende, kun skulde kunne ske direkte.

Hollænderne og Englænderne dominerer.

Under hele det 18. Aarhundrede gjorde den direkte Samhandel mellem Frankrig og de nordiske Lande ikke synderlige Fremskridt. Hollænderne fungerede stadig i Hovedsagen som Mellemand, selv om man henimod Midten af Aarhundredet kunde konstatere nogen Nedgang i deres Handelsvirksomhed, idet Englænderne syntes i Færd med at fortrænge dem fra en Del Markeder. Ikke desto mindre udgjorde Hollands Handel paa Norden og Østersøen i Slutningen af Aarhundredet 55 Millioner Gylden eller omtrent en Fjerdedel af Landets samlede Handelsomsætning med Udlandet, der androg 222 Millioner Gylden.

Ogsaa under den anden Halvdel af Aarhundredet var den franske Skibsfarts Deltagelse i Handelen paa de nordiske Riger ubetydelig, hvilket fremgaar af nedenstaaende Oversigt over Antallet af Skibe, der i 1767 og 1768 passerede Sundet:

	Skibe	Aar 1767	Aar 1768
Hollandske	2,273	2,328
Engelske	1,431	1,634
Danske og svenske	2,779	2,523
Franske	10	6
Spanske	2	2

Imidlertid er det notorisk, at 299 Skibe i 1767 lastede i Frankrig for Østersøen. Af 1,136 direkte Ladninger mellem Frankrig og Østersøen var kun 16 franske Ladninger, og det kan yderligere anføres, at Ladninger førtes til Frankrig paa udenlandske Skibe fra Archangelsk, Norge, Hamburg og Holland, og at disse Skibe derefter indtog Ladninger i Frankrig.

Sagen var, at som England til Østersøen afskibede store Mængder af Øl, Tin, Bly og Kul, forsynede Frankrig Østersølandene med store Forbrugsartikler som Salt, Vin, Brændevin, Olie, Sæbe, tørret Frugt, Sukker, Kaffe og Indigo. Paa den anden Side trængte Frankrig til en Række Varer fra Norden som Jern, Staal, Kobber, Mastetræ, Bygningstømmer, Hamp, Tjære, Talg, Fiskeolie, Voks, Skind og Huder, Korn og Linolie etc.

Frankrig ikke konkurrencedygtigt.

Da den franske Skibsfart paa disse Lande omtrent var lig Null, gik Frankrig for det første glip af Fragten samt af Salget af franske Varer dersteds og maatte betale mere for de

Varer, det fik derfra gennem Mellemandlere. Industrien led ikke mindre under dette Forhold, idet Udlændingene i Frankrig kun købte Raavarer. Hvad Industrivarer angik foretrak saavel Englændere som Hollændere at eksportere deres egne Frembringelser til de nordiske Lande.

Det var imidlertid vanskeligt at konkurrere med Hollænderne, hvis Driftsomkostninger var langt mindre, dels fordi man levede langt tarveligere om Bord i de hollandske Skibe end i de franske, dels fordi Besætningerne paa de franske Skibe var betydelig større end paa de hollandske. Et hollandsk Skib paa 200 Tons havde en Besætning paa 7—8 Mand, et paa 3—400 Tons 10—12 Mand, paa 5—600 Tons 16—18 Mand, medens de tilsvarende franske Skibe vilde have en mindst dobbelt saa stor Besætning.

For at kunne tage Konkurrencen op, maatte man i nogle Aar være forberedt paa store Udgifter. Der skulde bygges Skibe, som var lette at manøvrere; til Korn og Hamp var Skibe paa 150—200 Tons tilstrækkelige, medens man til Transport af Tømmer maatte have Skibe paa 300—600 Tons, og det maa huskes, at Besejlingen af Østersøen var farlig. Korn var en af de vigtigste af de nordiske Udførselsartikler, og ved Korntransporten vilde det være nødvendigt at følge Hollændernes Fremgangsmaade og for at undgaa Varmen transportere Kornet i Maj og Juni. Ogsaa ved Handelen med og Transporten af Tømmer kunde der gøres meget betydelige Forretninger, men man maatte ved de franske Havne og sejlbare Floder bygge Savmøller ligesom i Holland. En Mølle kostede maaske 15—16,000 Pund, men den kunde ogsaa i Løbet af en Time opskære 20—30 Planker, der var 30—40 Fod lange, og det vilde være muligt at re-eksportere dette Træ fra Norden til Portugal og Italien.

Man kom imidlertid ikke ud over de gode Forsætters Stadium, og endnu i den sidste Trediedel af Aarhundredet var den direkte Forbindelse til Søs mellem Frankrig og Østersølandene meget ringe.

Forsøg paa at oprette direkte Forbindelse.

I de sidste Aar under det gamle Regime tog Regeringen atter Spørgsmaalet op. Marineministeren, M. de Castries, foreslog at oprette franske Kontorer i de vigtigste Havne ved Østersøen, til hvilke de franske Købmænd kunde henvende sig og derved undgaa de fremmede Mellemandlere. Hamburg var den Havn, der egnede sig bedst; den drev en udstrakt Handel, var en af de betydeligste Stabelpladser i Verden, der var ingen Afgifter, og Befolkningen var yderst elskværdig. Af 300 Skibe, der kommande fra franske Havne, anløb tyske Havne, var kun 5—6 franske.

I en Udtalelse i Anledning af Ministerens Forslag erklærede Handelsstanden i Nantes, at det, naar man skulde tage Kampen op med Holland og England, der beherskede Handelen paa Norden, var nødvendigt, at man lod Rederne organisere Skibsfarten som de vilde, samt at man etablerede Varedepoter i franske Havne. Endvidere var det nødvendigt at oprette 6 Kontorer i Udlandet, nemlig i Hamburg, København, Stockholm eller Göteborg, Danzig, Riga og St. Petersburg. De Mænd, der skulde lede disse Kontorer, burde udpeges af de franske Handelskamre. Hvert af Kontorerne skulde have et rentefrit Beløb paa 200,000 Pund for en Periode af 10 Aar. Købmændene ønskede endvidere, at Staten ydede de franske Skibe, der sejlede paa de nordiske Lande en Godtgørelse af 15 Pund pr. Ton.

Regeringen imødekom delvis Købmændenes Ønsker, idet den ved et Dekret indrømmede franske Redere, der drev Skibsfart paa Skandinavien, en vis Støtte i et Tidsrum af 4 Aar, nemlig 10 Pund pr. Ton til Skibe, der medførte Ladning til et fransk Firma etableret i en Østersøhavn og 5 Pund til Skibe, der ankom til Frankrig med Ladning fra et fransk Firma i Tyskland eller Norden. Denne Subvention gjaldt for det første af de fire Aar, for det andet skulde Subventionen andrage henholdsvis 6 og 3 Pund, for det tredje Aar 4 og 2 og for det fjerde Aar 3 og 1 Pund 10 sh., og desuden fritoges disse Skibe for forskellige mindre Afgifter.

Hvis Skibene ikke var destinerede til et fransk Firma, nedsattes Subventionen til det halve.

Dekretet synes dog ikke at have haft Følger af nogen Betydning.

Særlig Rusland interesserede Frankrig.

Den franske Regering var iøvrigt først og fremmest optaget af at udvikle Handelsforbindelsen med Rusland. Der var den Gang kun meget faa franske Firmaer i Rusland, skønt henvend to Trediedel af de Varer, der ankom til St. Petersburg, Raamaterialer saavel som færdige Industrivarer stammede fra Frankrig. Handelen dreves imidlertid af Englænderne, Hollænderne og Hamburgerne, hvem de franske Købmænd var nødsagede til at benytte som Mellemand.

Omkring Midten af det 18. Aarhundrede etableredes et fransk Handelshus i St. Petersburg, men det syntes ikke at have udrettet synderligt; i hvert Fald konstateres det i en

(Fortsættes Side 76).

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 26. Januar 1926.

Ugen, som gik, bragte ingen Bedring i de hjemgaaende Markeder. Det er forbausende, at selv ikke de nu gældende Fragter fra River Plate, Australien, Pacific o.s.v., hvortil der kan faas Tonnage, ikke bevirker mere Liv i Efterspørgselen. Venter Købmændene maaske endnu lavere Rater? Det er betegnende for hele Fragtmarkedet, naar Baade skifter i Ballast fra La Plata til Vestaustralien for at tage 35/6d. hjemover eller fra Pt. Said til Vancouver til 30/- hjem. Disse Rater er ca. 5/- under, hvad der sidst er betalt, og det skulde synes bedre Forretning eller fornuftigere Politik at sejle hjem for Oplægning. Ikke alene sluttet de prompte Baade til meningsløse Rater; men selv for Maj/Juni lykkes det Befragterne at faa Tonnage fra La Plata til reduceret Fragt, og dette kommer sikkert allermost Befragterne som en Overraskelse.

Kulraterne fra Rotterdam og U.K. til La Plata, U.S.A. og Middelhavet maa nødvendigvis ligge faste i disse Dage. Minerne i U.K. kan vanskelig stemme flere Baade før ca. 15/2, og Ekspeditionerne for de afsluttede Skibe bliver vist desværre lange. Spørgsmaalet er kun, om ikke disse Masseslutninger til de i Forvejen daarlige Markeder vil bevirke endnu svagere hjemgaaende Fragter. De udgaaende Laster fra Nordstaterne og Middelhavet er meget sparsomme i Forvejen, og Rundrejsens Resultat kan ikke blive straalende.

TRÆLASTMARKEDET

De første Slutninger fra Østersøen for f.o.w. lod en Del tilbage at ønske, hvad Fragten angik. Senere er der sluttet baade til 1/- og 1/6d. lavere saavel for f.o.w. som for Juni, og der er ligefrem en Kamp for at komme til. Befragterne indhyder til Licitation om Lasterne, og den, som først kommer tilstrækkelig langt ned, faar første Chance. En London Mægler bemærker ganske betegnende: «Several steamers waiting for cargo».

Rigtignok kan det siges, at de Befragtninger, som er gjort til Dato, er som en Draabe i Havet; men de første Slutninger lægges gerne til Grund for de fremtidige Forretninger, og Rederne giver selv Befragterne det bedste Vaaben i Hænde.

Af Afslutninger kan bl. a. nævnes:

700 Std. Kemi/London, Juni, 45/-, 1,000 Std. Trångsund/London, 15. Juni, 40/- og 41/-, 650 Std. Kaskö/London, Maj, 40/6d., 650 Std. Koivusaari/Ipswich, Juni, 45/6d., 650 Std. Trångsund/Southampton, Juni, 46/-, 900 Std. Hernösand/Amsterdam f.o.w., 22 Hfl.

Hvidehavsbefragterne venter snart at kunne fremlægge deres Betingelser for Rederne, og de Rater, som er betalt fra Østersøen, kommer antagelig til at indvirke paa Hvidehavet.

De canadiske Befragtere er i Markedet for April/Maj og indikerer noget lignende som i Fjor.

KUL, KOKS ETC.

Det er mere end vanskeligt at gøre noget. Til Dels er Raterne svagere, og til Dels er det besværligt at faa stem. De smaa Lande forfordeles vel nok en Del, hvad stem angaar; men Importørerne har endnu store Lagre, og Rederne maa slaa af paa Fordringerne, hvis de vil have en Last. Danzig har taget en Masse Baade til Danmark/Sverige til bedre Rater end England betaler. Nu begynder det at knibe med Lasteørn, og der maa regnes med forholdsvis langsom Ekspedition.

Tyne/Mariager er gjort til 6/9d., 6/10½d. for 1,700 Tonnere; Hull/Helsingør 700 Kul 8/6d., 200 Koks 11/-; Goole/København 7/- for 1,400 T. Kul, 9/3d. for 1,400 T. Koks, 3,000 Tonnere faar ikke over 5/6d., 5/9d., og Koks fra London noteres i 8/6d., 9/-. Wales/Køben-

havn-Helsingør er helt nede i 6/- for 1,200 Tonner. Coasting er lidt bedre, ligesaa Bay.

MIDDELHAVET ETC.

Til Genoa Range betales 9/6d., 9/9d. for de største Baade og 10/- for 5,000 Tonnere. Marseilles er værd ca. 10/-; Catania 10/3d., 10/6d.; Oran-Algiers 8/9d., 9/-; Barcelona 11/-, 11/6d.; Pt. Said op til 12/-; Alexandria 13/- 3,000 Tonnere; Mauritius 16/- fuel; Aden 14/6d.; Bombay 15/-. Til Øerne og Dakar er der begrænset Efterspørgsel med uforandrede Rater, ca. 9/-.

I de hjemgaaende Markeder maa der ledes efter en regningssvarende Fragt.

Sortehavet faar mest græske Baade til 12/6d. Basis Continent, og Sulina-Bourgas Range, 1-2 Lastepladser, indikerer 18/-, 18/6d. til 3 danske/norske Havne. Trælast fra Sulina-Kustendje er ikke bedre.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Der er en bemærkelsesværdig Flovhed paa Kornlaster til U.K./Cont. med svagere Noteringer. En større Baad har taget 10½ Cents til Rotterdam; U.K. er gjort til 2/7½d.; Bordeaux-Hamburg 2/4½d.; Antwerpen-Rotterdam 2/3d.; Middelhavet 3/1½d. Nordstaterne/Danmark noteres i 19 Cents. New York/Santos sluttet til 20/-; Cuba/U.K.-Cont. 19/- een, 19/6d. to Lossehavne for smaa Baade. For Oliekager fra Gulfen til Danmark er Befragtningerne gaaet helt istaa. For Sulphur til 6 Havne Australien og New Zealand er betalt 31/-; til Marseilles noteres 3/85 Doll.

Fra Vancouver til U.K./Cont. betales 30/-, 30/9d., Option Portland 1/3d. mere. Nogen Stigning maa kunne paaregnes i dette Marked.

SYDAMERIKA

6/8,000 Tonnere har faaet 18/-, 19/- til Buenos Aires. En 10,000 Tonner er sluttet til 2 Lossehavne à 17/-, og det skal blive interessant at se, hvad denne store Baad faar hjemefter.

Det er vanskeligt at definere det hjemgaaende Marked. Raterne svinger ikke nævneværdigt; men den ene Dag er der en god Efterspørgsel, og den næste Dag er der ingen Efterspørgsel, og Befragterne kan lege med Baadene som Katten med Musen. Spot Tonnage er sluttet ned til 14/- Rosario/U.K.-Gibraltars-Hamburg; 3d. mindre, hvis Antwerpen eller Rotterdam; Bahia Blanca 15/- prompt og 5/25 Febr. Bahia Blanca/Antwerp og Hamburg 12/2d. berth terms; Maj/Juni gøres til 20/- Basis San Lorenzo/U.K.-Cont. Gibraltar-Hamburg med mange Optioner.

Buenos Aires/San Francisco, Ben sluttet til 7 Doll. San Lorenzo/New York og/el. Montreal, April, noteres i 17/6d., 18/-; Chile/Gulfen 4.25 Doll., Atlantic 4.50 Doll., Februar.

ØSTEN

Australien er svagere og sidst gjort til 35/6d. Vestaustralien og 36/3d. Sydaustralien og 36/3d. Sydney. Madras har betalt 25/- for 10,000 Tonner, Febr./Marts.

TIME CHARTER

7,000 Tonner er sluttet for en Rejse San Francisco/Australien 4/6d.; 7,000 Tonner, Motor, Pacific trade, Levering og Tilbagelevering U.S.A. 1.05 Doll., 6 Maaned. Vestindien t/c betaler ca. 1.20 Doll. for 3,000 Tonnere; 90 Cents for 4,500 Tonnere og 1.15 Doll. for 5,000 T. Motor; 1.80 Doll. 3,000 T. Motor.

SEJLSKIBE

Wales/Pernambuco 18/-; Esperance Bay/U.K.-Cont. 40/- for 2,500 T. Motorsejler.

HAMBURGS HANDELSKAMMERS AARSBERETNING 1925

Hamburgs Handelskammers Aarsberetning for 1925 meddeler angaaende Hamburgs Havn:

Havnevirksomheden blev heldigvis forskaanet for Arbejdsstandsninger. Paa den anden Side maa dog konstateres, at de gentagne Lønforhøjelser, som ved Voldgiftskendelse er bleven tilkendt Havnearbejderne, ikke alene har forhindret en billigere Transittrafik, men endog ført til en Fordyrelse. Efter at forskellige i Transittrafikken interesserede Erhvervsgrene paa Grund af de forhøjede Lønninger saa sig nødsaget til at forhøje deres Takster, fulgte ogsaa Kajforvaltningen efter med en Forhøjelse af Afgifterne, endskønt Kamret paa det eftertrykkeligste gjorde Indsigelse herimod, idet det paa pegede de store Ulemper, som en Forhøjelse af Afgifterne for Hamburgs Havn vilde have til Følge.

Med Virkning fra 1. Oktober 1925 er Oplags- samt Lade- og Losseafgifterne blevet betydeligt forhøjet.

Om denne Forholdsregel var klog, tør med Rette betvivles. Herved er Hamburgs Havns Konkurrencedygtighed uden Tvivl alvorligt truet. Indtræder der en Formindskelse af Transitvareomsætningen, rammes ikke alene alle de Erhvervsgrene, der er interesserede i Transithandelen, og Skibsfartsselskaberne haardt, men i sidste Instans ogsaa hele det økonomiske Liv i Hamburg. *Netop i de sidste Maaned er Hamburgs samlede Omsætning været i stadig Tilbagegang*, saaledes at den hamburgske Stat nu mere end nogensinde har Pligt til, ikke alene at forvalte sin Havn ud fra finansielle Synspunkter, men i første Linie som erhvervende Faktor for sin samlede Økonomi.

Større Arbejdsintensitet.

Arbejdsintensiteten er i det Hele og Store steget. Hertil har den Havnetrafikforordning, der er udarbejdet paa Initiativ af »Hafenbetriebsvereine« og traadt i Kraft 1. Februar, væsentligt bidraget. Den har først og fremmest gjort sig til Opgave, saa vidt muligt at afværge en Stagnation i Havnetransittrafikken og ved en skarpere Arbejdsdisciplin at hidføre en bedre Udnyttelse af Arbejdstiden, da Varigheden af det virkelige Arbejde hidtil i mange Tilfælde ikke androg 8, men derimod kun ca. 7 Timer. Da Havnetrafikforordningens Bestemmelser paa Foranstaltning af »Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe« ogsaa er bindende for Kajforvaltningen, er et virk-

somt Samarbejde mellem de private Virksomheder og Kajforvaltningen saaledes sikret.

Forbedringer ved Havnen.

Udvidelsen af Havnen, især af Losse- og Ladeindretninger, har gjort væsentlige Fremskridt. Med Pakhus Nr. 81 ved Stettiner Ufer, som blev taget i Brug i Slutningen af Aaret, er Begyndelsen gjort til den allerede længe tilstræbte *Udvidelse af Losningsforholdene paa dybt Vand*. Pakhuset byder Skibene i transatlantisk Fart en ny Lagerplads af 14,000 qm. *Kamret har indtrængende begæret Opførelsen af et andet stort Pakhus ved Rosskai.*

For den europæiske Fart er Pakhus 33 under Opførelse. Med dettes Fuldførelse, der antagelig finder Sted i Aaret 1926, vil Pakhusmanglen ogsaa for dette Trafikomraade være afhjulpet for det første.

For den umiddelbare Omladning fra Skib til Jernbane, den saakaldte »Freiladeverkehr«, der i de sidste Aar gentagne Gange paa Grund af Pladsmangel har maattet indskrænkes, og nu yderligere lider under Opførelsen af Pakhus 33, er der stillet Anlæg af Friladespor og Omladningsapparater ved Breslauer Ufer bag den der i de sidste Aar byggede Kajmur i Udsigt; andre Pladser for den private eller offentlige »Freiladeverkehr« forberedes ved den sydlige Bred af Maakenwärderhafen, idet Terrænet højnes, saa det ikke kan beskadiges af Stormflod.

Hamburgs Havns Optagelsessevne er forhøjet, idet et Privatselskab har anlagt Kajpakhuse ved Sydvesthavnen.

Nye Anlæg nødvendige.

Da Pladsen i Havneanlæggene Øst for Köhlbrand nu næsten er helt udnyttet, er en snarlig Udvidelse af Havnene paa Waltershof nødvendig.

Der bestaar ligeledes et indtrængende Ønske om Oprettelse af et Ladningsanlæg for Passagerdampere, der opfylder alle moderne Krav, saaledes at Hamburg ikke længere i saa betydelig Grad, som det nu er Tilfældet, maa staa tilbage for de store europæiske og oversøiske Anløbshavne.

Paa Grund af Mangel paa Havnelodser, maa Skibene ofte vente længe. Denne Ulempe indenfor Skibsfarten maa afhjælpes.

(Fortsat fra Side 74).

Beretning angaaende Handelen paa Norden en Snes Aar senere, at Frankrig ikke havde noget Udbytte af sin Handel paa Rusland, fordi det ikke dér havde noget Firma, der kunde magte store Forretninger. Det fremhævedes, at franske Firmaer, der etableredes i Rusland, maatte have store Kapitaler til Raadighed, da Afgifterne var høje, og det var nødvendigt at give Forskud for at sikre sig Høsten, samt at man yderligere maatte give Køberne lang Kredit, ligesom Englænderne og Hamburgerne gjorde.

I den anden Halvdel af det 18. Aarhundrede beskæftigede den franske Regering sig med Tanken om Afslutningen af en Handelstraktat med Rusland, men først i 1785 blev der foretaget et afgørende Skridt. Potemkin gik med til at afslutte en Handelstraktat med Frankrig, der i en Note stillede Krav om, at franske Varer skulde nyde samme Rettigheder i Rusland som andre Nationers. Det fremhævedes, at Erhvervelsen af Krim og Cubandistriktet, der var sket under Kejserinde Catharina, vilde muliggøre en stærkt forøget Handelsforbindelse mellem Frankrig og Rusland, idet Frankrig fra Rusland kunde faa Træ, Hamp og Tobak og sende Vin og Cognac til Rusland, men hvis den franske Købmand paa Grund af høje Afgifter ikke kunde konkurrere med Sultanens Undersaatte, vilde han have mere Fordel af at forsyne sig i Amerika.

Fransk-russisk Traktat.

Traktaten blev omsider underskrevet i Januar 1787; de to Magter tilstod gensidig hinanden Mestbegunstigelsesret, og der skulde ansættes Konsuler i de vigtigste Havne og største Handelsbyer.

Virksomheden af Traktaten kunde selvfølgelig ikke vise sig straks, men det synes iøvrigt, at den har været til større Fordel for Rusland end for Frankrig. En Beretning dateret November 1789 udtaler, at Rouen og Bordeaux var bleven anløbet af et usædvanligt stort Antal russiske Skibe, men at der utvivlsomt i mange Tilfælde skjulte sig andre Nationaliteter under det russiske Flag. Ved Eksporten af franske Varer foretrak man hollandske og engelske Skibe, skønt der betaltes 12 Rubler mere i Told pr. Ton af den Vin, der importeredes i engelske eller hollandske Skibe, og der var Grund til at tro, at Mæglerne af en eller anden Grund foretrak Skibe under fremmed Flag. I Frankrig som i Rusland var næsten alle Forretningerne i Hænderne paa Fremmede, og det var under saadanne Omstændigheder vanskeligt at ændre denne Tingenes Tilstand ved Oprettelsen af franske Firmaer i Riga og St. Petersburg.

Beretningen giver ogsaa Oplysninger, der viser, hvor ubetydelig Frankrigs direkte Handel paa Norden er. Den udtaler, at hverken de franske Købmænd eller Redere tager væsentlig Del i denne Handel, der fuldstændig beherskes af Englænderne, der for en Del har fortrængt Hollænderne fra disse Markeder.

Skønt der saaledes ved Slutningen af det 18. Aarhundrede fandt en betydelig Vareudveksling Sted mellem Frankrig og de nordiske Lande, var Frankrigs Skibsfart paa disse Lande dog kun ringe, og selv hollandske Havne anløbes kun lidet af franske Skibe.

Ogsaa i de franske Havne Nantes og Bordeaux var Handelen paa Skandinavien næsten fuldstændig i Udlændinges, særlig Hollænderes og Tyskeres Hænder, medens de franske Købmænd særlig interesserede sig for Handelen paa de amerikanske Øer og for Slavehandelen, der var langt mere lukrativ.

LEDEFYRENE I SVENDBORGSUND

Fra Føreren af et dansk Dampskib har vi modtaget nedenstaaende Meddelelse til Offentliggørelse:

Det meddeles herved, at Ledefyrene i Svendborgsund østerfra ikke er til at stole paa; undertegnede havde nær sat Skibet paa Grund ved at gaa ud fra Svendborg den 18. ds. om Natten.

Da vi skulde gaa fra den ene Fyrledning over den anden, kunde vi ikke faa fat i Forfyret paa Thurø, men heldigvis opdagede vi i Tide, ved Pejling af Bagfyret, at Forfyret maatte være slukket, og ved en kraftig Bakmanøvre undgik vi at løbe Skibet paa Grund.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Paa Forslag af Lokalbestyrelsen har Hovedbestyrelsen besluttet, at Kontingentet for 1926, der var fastsat til 40 Øre pr. Ton, skal nedsættes til 35 Øre pr. Ton paa Grund af den norske Kronens Stigning i den senere Tid. Disse 35 Øre pr. Ton bliver at erlægge med 20 Øre pr. 1. Februar og 15 Øre pr. 1. August. Minimum- og Maksimumkontingentet bliver henholdsvis Kr. 350.00 og Kr. 1,400.00 pr. Skib. Det reducerede Kontingent bliver uforandret 15 Øre pr. Ton.

DEFLATIONSKRISEN

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Da Det Forenedes store Udvandrerdamper »Frederik VIII« gik til Reparation paa et svensk Værft, vakte et en ganske enestaaende Opmærksomhed her i Landet. Pressen havde i Løbet af det Par Uger Forhandlingerne med Burmeister & Wain og dettes Arbejdere stod paa, skrevet ikke saa lidt om hele denne Sag. Der var skabt en offentlig Opinion, og da Det Forenede stillede sig i den Grad stortseende, som det gjorde, nærrede Menigmand det bedste Haab om, at danske Hænder maatte komme til at udføre dette Arbejde. Det gik imidlertid anderledes, og da det stolte Skib sejlede til Gøteborg, faldt der Skæl fra mange Danskeres Øjne. Saa alvorlig var Situationen altsaa. Denne Sags triste Udfald var det bedste Symptom paa, hvor dybt Deflationskrisen har ramt, og rundt om begyndte man at forstaa de overordentlige Vanskeligheder, som Deflationen bereder alle vore økonomiske Virksomheder. At Kronen steg saa hurtigt, som den gjorde, har bevirket, at Folk har mistet baade Evnen og Lysten til at købe; alle venter paa lavere Priser — Skibsfarten kommer til at ligge stille, Industrien gaar i Staa, Arbejdsløsheden vokser, og Dag for Dag bliver Detailomsætningen mindre. Til trods for de hæderlige Forsøg er det umuligt at regulere Prisniveauet efter Pengenes Stigen og Fald og helt bliver Forholdet i et Land som vort, der har været ude i Bankkriser og Falliter som Følge af Overproduktionen efter Krigen og det hurtigt følgende Fald i de almindelige Verdenskonjunkturer. De Saar, som vort økonomiske Liv da fik, vil det tage lang Tid at læge; — varer denne Deflationskrise ved, kan man ikke se nogen Ende paa Krisen foreløbig, og der er ikke nogen større Mulighed for en sund og rolig Udvikling. Man maa vente nye Ulykker og sætte en væsentlig Del af Haabet til vor berømte sejge Energi. Havde vi ikke den, vilde alt være helt sort. Den giver det Lyspunkt, der lader os ane, at vi vil komme igennem, selv om det gaar langsomt.

*

Tænker man vor øjeblikkelige Situation igennem, er der særlig to Omstændigheder, som giver Tanker til Eftertanke. Den ene er den, at Arbejdslønnen her i Landet er blevet knyttet for tæt sammen med det, som vi med et ret moderne Udtryk kan kalde for Pristallet. Det skal være Udtryk for den Index, der betegner vore Leveomkostninger men er det ikke ubetinget. Den Maade det udarbejdes paa gør det umuligt for det at give noget helt tilforladeligt Billede. Dog — siden vi fik dette Pristal, reguleres Lønnen automatisk to Gange om Aaret, i Februar og August, paa Grundlag af et Par Maaneder gamle Detailpriser. Alene dette gør, at Reguleringen af Lønnen efter den nye Pengeværdi gaar langsomt for sig og vanskeliggøres bl. a. derved, at Detailprisen ifølge hele sin Natur i høj Grad er afhængig af Lønnen. Men da denne er høj, kan Detailprisen kun med Besvær komme ned paa Niveau med den nye Valutaværdi. Saadan er Forholdet, og følger man denne Tanke ud i dens praktiske Konsekvens, er der ingen som helst Tvivl om, at dette er Anledningen til, at Reparationsarbejdet paa »Frederik VIII« gik til Sverige og ikke kunde bevares for et dansk Værft. Den danske Arbejdsløns Mangel paa Indstillingsevne efter Kronens forandrede Værdi viste sig her i sin fulde Belysning; man fik et eklatant Indtryk af, hvor stor en Fare der truer det danske Erhvervsliv, netop paa Grund af den ringe Smidighed, som præger vor Lønpolitik.

Gør man blot en halv Snes Stikprøver, der er meget lette at anstille, faar man det Resultat frem, at vor Arbejdsløn i flere Fag ligger mere end et halvt hundrede Procent højere end hvad Kronens Guldværdi

berettiger den til i Forhold til, hvad den udgør i andre Lande. Fra at have været et billigt Land, er vi nu blevet et dyrt, og skal vi i industriel og økonomisk Henseende genvinde vort Helbred, skal og maa Lønnen reguleres nedad i et langt hurtigere Tempo, end det nu er Tilfældet. Men just her er det, at vi møder de store Vanskeligheder, og her er det, at Slaget vil komme til at staa. Vore Fagforeninger er ikke blot stærke, men de er stridbare og — desværre kortsynede. Gang paa Gang maa man oprigtigt beklage, at deres Ledere ikke har nogen national-økonomisk Hjernetræning. Gaar man til Tyskland og Sverige, er Forholdet der et ganske andet. Der mærker man, at Horisonten er vid, medens den er snæver hos os. Grunden er vel den, at den danske Industri i normale Tider har været altfor stærkt indstillet paa det hjemlige Marked, hvor den har haft Monopol, indtil det begyndte at vakle, da Valutaen blev udsat for de store Svingninger.

*

Der er dem, der mener, at den store Arbejdsløshed vil faa Fagforeningernes Folk til at indse, at det er nødvendigt at slaa ind paa en Politik, som fører Lønnen ned. Man skulde paa Forhaand tro, at dette var lige til, men man glemmer da at tage Hensyn til den Lovordning, som gælder for vore Arbejdsløse og deres Adgang til Understøttelse. Vi er her i Landet inde paa Arbejdsløshedsforsikringens Form og er derfor saa at sige kemisk rensede for alt, hvad der hedder Smidighed. Vore Love aabner Adgang til Hjælp, men de gør intet Forsøg paa at ramme det store Onde i Roden. Det er den socialt set store Fejl, og dette Misforhold rettes ikke, fordi man vil oprette et saakaldt Kriseværn, hvis hele Basis — som jeg forudsætter kendt — er den usundeste som tænkes kan. Det foreslaaede Kriseværn vil øge vore Skatter og være en Hæmning for de gode Virksomheder, som hidtil har kunnet klare sig. Det er den helt gale Vej at gaa, og man maa meget beklage, at det kun er Venstre, som har været saa klartseende, at det har kunnet pege paa, at slige Foranstaltninger er det værste af alt. Vil man have Beviser, om man ikke tror paa sin egen Dømmekraft, kan man jo blot gaa til Historien. Man har mange Eksempler paa slige økonomiske Morfinindsprøjtninger, og de virkede altid paa den allerulykkeligste Maade.

Arbejdsløsheden her i Landet er nu oppe paa et Antal af ca. 90,000 Mand, og man mener, at Kriseværnet vil give Arbejde til ca. 30,000, som enten er uden Beskæftigelse eller staa i Fare for at miste den de har. Det er jo altid noget, men Maaden man gaar frem paa er blot gal, og den vil ikke føre frem til virkelig gode Forhold. Tekstilbranchen har i Øjeblikket kun 23 pCt. af Arbejdere beskæftiget, Bomuldsvæverierne 44, Trikotagefabrikerne 58, Bomuldspindierne 68. Dertil kommer, at henved tyve Tekstilfabrikker, der beskæftige 2,374 Arbejdere, maa ske maa lukke fordi der ikke er noget at gøre.

Den officielle Statistik siger, at vi 1925 havde en Handelsbalance, der udviste et Underskud paa henved 130 Millioner Kroner, og at Betalingsbalancen viste et Deficit paa 15 Millioner Kroner. Dog tilføjes det, at dette Underskud i Virkeligheden kan betragtes som et tilsvarende Overskud paa Grund af Importørernes Fortjeneste paa de faldende Valutakurser. Om det er helt rigtigt, er vistnok noget tvivlsomt, ligesom man maa stille sig kritisk overfor Paastanden om, at den udenlandske Spekulation i vor Krone ikke skulde have givet os større Tab end 20 Millioner Kroner.

Hvad man derimod ikke behøver at sætte noget Spørgsmaalstegn ved, er Det statistiske Departements Bemærkninger om, at det vigtigste af alt i Øjeblikket

(Fortsættes næste Side).

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I DECEMBER 1925

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i December Maaned 379 med 221,380 N.R.T. mod 368 Skibe med 200,321 N. R. T. i November.

For indgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 378 med 220,579 N.R.T. mod 358 Skibe med 184,009 N.R.T. i November.

Af de i December Maaned indgaaede Skibe indgik 215 med 127,898 N.R.T. i Ballast, medens 47 Skibe med 25,349 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med December Maaned 1924 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 284 med 159,554 N.R.T. og af udgaaede Skibe 288 med 164,805 N.R.T.

December Maanedes Trafik har ikke alene overgaaet November Trafikken, men har ogsaa overfløjet samtlige tidligere December Maanedes Trafik.

Hovedudførslen fra Havnen bestaar som i de sidste Maaneder af Kul, hvoraf der i afvigte Maaned er udført ialt 133,224 Tons, deraf 39,695 Tons til Danmark; endvidere har der fundet en livlig Udførsel af Korn og Sukker Sted, hvorimod Træudførslen har været ringere. Indførslen bestaar væsentligst af Sild, Stykgods og i Særdeleshed Phosphat og Svovlkis, men den store Indgang af Skibe i Ballast — 127,898 Tons eller over Halvdelen af den indgaaede Tonnage — viser den Ulighed, der stadig bestaar mellem Ind- og Udførsel.

Begrundet paa de store Kuludførsler til Sverige, i Decem-

ber Maaned 70,759 Tons, er den svenske Tonnage i December med 67 Skibe og 40,603 Tons rykket op paa 2. Plads efter Tyskland med 180 Skibe med 83,026 N.R.T., medens Danmark med 52 Skibe og 36,344 N.R.T. mod 31,395 N.R.T. i November først kommer som Nr. 3.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	24	6,271
Danmark	52	36,344
Tyskland	180	83,026
England	23	23,922
Finland	3	548
Frankrig	6	5,500
Holland	4	3,075
Island	1	175
Italien	1	1,002
Letland	6	4,514
Litauen	2	874
Norge	15	13,467
Polen	5	2,059
Sverige	67	40,603

Passagertrafikken har i afvigte Maaned været minimal.

ISMELDINGER PR. 27. JANUAR 1926

Danmark.

Esbjerg (25): Havn og Farvand Sjapis, vanskeligt for Sejl-skibe.

Thisted (25): Havn isfri, Feggesund og Vilsund sammenpakket Kvadderis, lukket for Motorsejlere.

Nykøbing M. (25): Livø Bredning sydlige Del spredt Drivis, nordlige Del Skrueis. Nykøbing-Thyborøn isfrit. Nykøbing-Thisted kun for kraftige Dampere.

Løgstør (25): Pakis, kun for kraftige Dampere.

Hals (22): Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Udbyhøj (25): Indløb Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Fjord Drivis og Pakis, lukket for Sejlskibe.

Horsens (25): Havnen Sjapis, Fjorden spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Haderslev (22): Fjorden Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Odense Fjord (25): Uhindrende Drivis.

Frederikssund (24): Fastis, kun for Dampere og kraftige Motorsejlere.

Roskilde (25): Havn og indre Fjord tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Præstø (25): Tynd Fastis, Rende, lukket for Sejlskibe.

Skelskør (25): Fjorden uhindrende Kystis.

Bandholm (25): Havn Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp. Rende til Havnen. Farvand uhindret.

Guldborg (18): Sjapis, Rende.

(Fortsat fra Side 77).

er Lønnens Reducering til det Niveau, der igen sætter Detailprisen saa langt ned, at Køberne melder sig af sig selv. Det er nemlig Købernes Strejke, der i langt højere Grad end den udenlandske Konkurrence er Skyld i vore mange Besværigheder. Kan man faa dem til at melde sig igen, og det kan man selvfølgelig, naar der bare finder en ordentlig Regulering Sted, vil vi være kommet et stort Skridt fremad. Men da er det nødvendigt, at alle Kræfter finder hverandre til Samvirken.

Lønnen maa ned og Prisniveauet sænkes ved den Regulering, der skal foregaa nu i Februar. Det maa Arbejderne forstaa. Vil de ikke det og gaa ud i Strejke, fører de Samfundet og dem selv ud i det rene Kaos.

Johannes Lehmann.

SKIBS-PROVLANTERINGS- HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stals Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

Nykøbing F. (25): Ud for Byen og Nord efter tynd Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.

Karrebæksminde (25): Uden for Havnen sammenpakket Isbælte, kun for Dampere.

Tærø (21): Ullsund Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Gedser (25): Havnen sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Nysted (25): Svær Fastis, kun for kraftige Dampere.

Albuen (25): Indløbet Sjapis, vanskelig for Sejlskibe.

Nakskov (25): Havn spredt Drivis, Fjord tynd Fastis, Rende, vanskelig for Sejlskibe.

Meldt isfri: Kolding, Stege, Rudkøbing Løb.

Udlagte Lystønder: Graadyb Barre, Søren Jessens-Sand.

Sverige.

Sundsvall: Søen svær Drivis. Til Sundsvall lukket.

Örskär: Søen sammenpakket Is, kun for kraftige Dampere.

Söderhamn: Søen Drivis, kun for kraftige Dampere. Til Furusund svær Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen isfri. Til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Landsort-Stockholm lukket. Hävrings-Oxelösund kun for kraftige Dampere.

Nord for Kalmar Fastis, Rende, Syd for lukket.

Strömstad: Idefjorden lukket. Dynkilen indre Del svær Fastis, til Laholm Rende.

Finland.

Søen ved Jussarö lukket. Stationerne Hang-Nyhamn kun med Isbryderhjælp.

Mariehamn: Svær Fastis, Rende.

Lettland.

Libau, Steinort, Windau, Lüsserort, Michaelsturm isfri. Domesnäs mod Nordvest, Nordøst og Syd kun med Isbryderhjælp. Messaragotsem isfri. Riga: Søen sammenpakket Is, kun med Isbryderhjælp, Havnen Sjapis, vanskelig for Sejlskibe. Haynash lukket.

»Isbjørn« melder (Radiotelegram 27 Fm.): Ud for Reval, ubrudt, meget tyk Fastis med gamle Skruninger.

Tyskland.

Pillau Havn uhindrende Sjapis. Königsberg Seekanal svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Danzig og Stolpmünde isfri. Swinemünde: Havn uhindrende Sjapis, Hav svær Drivis, Rende. Geilswalder Oje isfri. Warnemünde, Warnow Fastis, Rende. Travemünde til Lübeck uhindrende Drivis.

Elben: Stationerne Belumerschanze, Hamburg Sjapis og Drivis, ved Brunsbüttelskoog lukket for Motorsejlere.

Weser isfri.

Ems: Nesserland spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

SEJLSKIBSREDERFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe holdt Fredag Generalforsamling paa Hotel »Harmonien« i Nakskov. Der var ifølge *Vestl. Av.* mødt 40 Repræsentanter fra hele Landet.

Forretningsføreren, Translatør *L. Rasmussen*, Svendborg, bød velkommen og oplyste, at Formanden *Christensen*, Aarhus, paa Rejsen her over var blevet alvorlig syg i Odense, hvor han maatte være sengeliggende og derfor var forhindret i at komme til Stede.

Overretssagfører *Andersen*, Nakskov, valgtes til Dirigent, hvorefter Forretningsføreren oplæste Regnskabet, der balancerede med 14,733 Kr. Formuen pr. 1. Januar 1926 udgjorde 21,697 Kr. 88 Øre. Hjælpefondens viste den 1. Januar i Aar en Formue paa 46,558 Kr.

Der vil i Aar være over 3,000 Kr. at udbetale i Understøttelse, fordelt paa de forskellige Kredse.

Det danske Petroleumsselskab har tilbudt i de kommende fire Aar at skænke Foreningen 1,000 Kr. aarlig, mod at Foreningen udsender Cirkulærer til Medlemmerne om, at de saa vidt muligt køber Selskabets Olie.

Hjælpefondens Formue.

Der forfalder for 18,000 Kr. Obligationer, som indløses til Pari og ombyttes med andre til Kurs 90. Man vil derved tjene 1,500 Kr. Hjælpefondens Formue vil saa komme op paa 50,000 Kr., hvilket var det Maal, man satte sig, da Fonden stiftedes for 9 Aar siden.

Derefter behandlede forskellige Lovændringer, som vedtoges efter nogen Diskussion.

Videre drøftedes Forslaget til en Overenskomst med Sømændenes Forbund. Forslaget er vedtaget af Sømændene, og antagelig vil Sejlskibsrederne Landet over gøre det samme.

I Eftermiddagsmødet førtes en indgaaende Diskussion om Fragspørgsmaalet. Man vedtog sluttelig at nedsætte Fragterne med 15 pCt.

Et Forslag om, at Bestyrelsen for Fremtiden skal have mere Handlefrihed, bl. a. ved Fastsættelse af enkelte Fragsatser i enkelte Tilfælde, blev vedtaget.

Til næste Aars Mødested valgtes Odense.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald.

Skibsreder *Torben Nielsen* er i Søndags pludseligt afgaaet ved Døden i sit Hjem. Dødsårsagen var Hjertelammelse, der indtraf medens han var i Bad.

Torben Nielsen, der kun blev 38 Aar gammel, vil særlig være kendt fra Starten af Dampskibsselskabet »Patria«.

I de senere Aar var han Leder af *Foreign Shipbrokers Agency*, der repræsenterede en Række udenlandske Skibsmæglere.

Stabelafløbning.

Tirsdag den 19. Januar Kl. 2 foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Motorskibet »Astoria« til Dampskibsselskabet »Orient«, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer	.....	380'-0"
Bredde paa Spant	.....	53'-3"
Dybde til Hoveddæk	.....	28'-0"
Lasteevne	.....ca.	8,150 Tons d.w.

ved en Dybgang af 25'.

Skibet bygges til Lloyds Registers højeste Klasse med Shelterdæk, Bak og med Huse midtskibs og agter samt Dobbelbund.

Det indrettes med 5 Luger, 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 8 3-Tons, 2 5-Tons og 1 15-Tons Løfteevne. 10 Stk., hvoraf 8 3-Tons og 2 5-Tons elektriske Lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense, elektrisk Styremaskine fra John Hastie & Co., Greenock og elektrisk Ankerspil fra Thomas B. Thrige, Odense.

Fremdrivningsmaskineriet består af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 2,800 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 11 Knob fuldt lastet.

Efter Afløbningen fortojedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installerede og Udrustningen færdig til Afleveringen i Slutningen af Marts Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges straks Kølen til en 7,700 Tons Nybygning til Det Østasiatiske Kompagni.

Stabelafløbningen overværedes af Direktør Gether, Dampskibsselskabet »Orient« med Frue og unge Datter, som efter gammel Tradition døbte Skibet ved at knuse een i danske Farver smykket Flaske Champagne mod Stævnen, endvidere

Godsejer Reimann og Grosserer Aa. Høffding af Dampskibsselskabet »Orient« Bestyrelse, Selskabets Skibsinpektør, Kapitajn Stefani med Frue, Chefen for Lloyds Register i Danmark, Herr Inspektør Ørbech, Inspektør Macleod og Mrs. Macleod, Toldforvalter Feerup, Politimester Becker-Olsen, Toldkontrollør Johansen, Dr. Rosengreen. Fra Værftet: Bestyrelsens Formand, Direktør Reimer, samt Værftets Ledelse.

Havne- og Brotaksterne i Faaborg.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 15. d. M. tilskrevet Faaborg Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 14. f. M. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændringer i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Faaborg Havn:

I Afsnit I. A. 3. indsættes som nyt Punkt n:

»Reservefartøjer, som gaar i Rute fart mellem Faaborg og Mommark, naar Færgeren i »force majeure« Tilfælde ikke kan udføre Rute farten.«

I Afsnit II. A. 6. indsættes som nyt Punkt o:

»Varer, der indlades i eller udlosses fra de Reservefartøjer, som gaar i Rute fart mellem Faaborg og Mommark, naar Færgeren i »force majeure« Tilfælde ikke kan udføre Rute farten.«

Havne- og Brotaksterne i Augustenborg.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 14. d. M. tilskrevet Kommunalbestyrelsen for Augustenborg saaledes:

»I Anledning af Kommunalbestyrelsens Andragende af 8. f. M. (J. Nr. 211) foretager Ministeriet herved efter over Sagen at have brevvekslet med Toldrevisionsdepartementet følgende Ændring i Havne- og Brotaksten for Augustenborg Havn for Femaaret 1925-30:

I Punkt I. A. e., 1. Stk., ændres Ordene »som for hver Bugsering skal andrage.

for indenbys Bugserfartøjer 2 Kr.
for udenbys Bugserfartøjer..... 10 Kr.

»som for hver Bugsering skal andrage 2 Kr.«

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. JANUAR 1926.

London	.....	19,60	Madrid	.....	57,25
New York	.....	404,00	Amsterdam	.....	162,30
Berlin	.....	96,05	Stockholm	.....	108,10
Paris	.....	15,15	Oslo	.....	82,35
Antwerpen	.....	18,55	Helsingfors	.....	10,17
Zürich	.....	78,00	Prag	.....	11,97
Rom	.....	16,45	Wien	.....	57,00

Kombin. gods- og passager- damper eller motorbaat

Størrelse cirka 75 fot længde og med god fart kjøpes. Tilbud med tegning, fotografi og specifikation utbedes snarest.

Ofotens Dampskibsselskab, Narvik.

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: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } »Lamberts
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 } »Lamberts
West Hartlepool, Victoria Terrace }

GLASGOW, 78, St. Vincent Street } »Lamberts
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

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.
Codes: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,

GOOLE

GOOLE

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

Entrepenører 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 & GLASGOW

TELEGR.-ADR.: »LEITCH, DUNDEE

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonnrehrens

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

NORLAND

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 · »Stags

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

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

NORLAND

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR PORSKELLIGE 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 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.

POSITIONSLISTE PR. 25. JANUAR 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 16.1.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Jessen, afg. Emden 18.1.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said 21.1. til Valencia.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Vejle 21.1.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Aarhus 22.1.
 s.s. *Alderney*, Jerne, pass. St. Vincent 21.1.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
 s.s. *Alf*, ank. København 23.1.
 s.s. *Alfa*, ank. Ibiza 25.1.
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Methil 21.1.
 s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Swansea 21.1. til Licata.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Danzig 18.1.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 16.1.
 s.s. *Anna*, ank. Hangø 11.1.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Soerabaya 21.1. t. Brisbane.
 s.s. *Anneberg*, Kjær, ank. Hartlepool 25.1.
 s.s. *Arabien*, Olsen, pass. Malta 22.1.
 s.s. *Argentina*, Juel Larsen, i Dok i Helsingør siden 23.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia Blanca 23.1. til Santos.
 s.s. *Arkansas*, afg. St. John N.B. 11.1. til København.
 m.s. *Asia*, Dahl, afg. Hamburg 23.1. til Rotterdam.
 s.s. *Askø*, Olsen, afg. Helsingør 23.1. til Methil.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Bordeaux 20.1.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Dover 20.1. p. R. t. Bombay.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Scilly Isles 14.1. p. R. t. Vancouver.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 19.1.
 s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København siden 8.12.25.
 s.s. *Belgien*, afg. København 21.1.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. København 25.1. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Steltin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Göteborg 22.1. til Grangemouth.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Aalesund 20.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 19.12.25.
 s.s. *Bodil*, pass. Brunsbüttel 23.1.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 11.1.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 19.1.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Bear River N.S. 21.1.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. London 23.1. til København.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Helsingør 24.1. til Rotterdam.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia Blanca 16.1. til Skandinavien.

s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Catania 22.1.
 s.s. *Bretagne*, ank. Svendborg 13.12.
 s.s. *Brelland*, Hansen, afg. København 25.1. til Blyth.
 s.s. *Britta*, afg. Castro 23.1.
 s.s. *Broholm*, afg. København 21.1. til Blyth.
 s.s. *Brosund*, Schou, ank. New Orleans 14.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Newport News 18.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Rut.
 m.s. *California*, Wenk, ank. Barry 21.1.
 s.s. *Carmen*, ank. Abo 26.1.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Genua 25.1. til Marseilles.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Vancouver 19.1.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rufisque 21.1.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Newport News 20.1.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Cardiff 14.1.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Progreso 23.1. til New Orleans.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Lagos 22.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Riga 22.1.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. København 25.1.
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Dunkirk 17.1.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Kalundborg 24.1.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Riga 22.1.
 s.s. *Danery*, Voss, afg. Danzig 23.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. København 24.1. til Kristianiafjord.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Suez 24.1. til Singapore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk 15.1.
 s.s. *Delaware*, Petersen, henligger i Miami.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Fowey 22.1.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Memel 23.1. til København.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

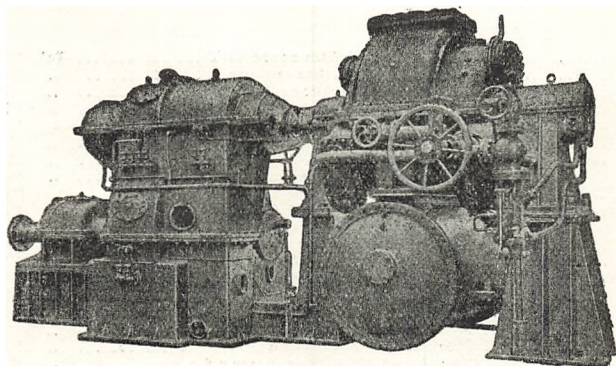
E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Ebba*, ank. Barcelona 18.1.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. København 22.1. til Middelhavet.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Syracuse 19.1.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Oran 25.1. til Cartagena.
 s.s. *Ella*, oplagt i København siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Methil 20.1.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Tunis 23.1.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Randers 22.1. til Methil.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Frederikshavn 19.1.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Vancouver 2.1.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Svendborg 23.1.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. East London 25.1.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Las Palmas 23.1.

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.
 Økonomisk.
 Enkel
 Konstruktion.



Lille Rumfang.
 Lille Vægt.
 Let tilgængelig.

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

AKTIESELSKABET **ATLAS** KJØBENHAVN L

s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Gdingen 23.1.
 s.s. *Esbarn Snare*, oplagt siden 4.10.25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Rotterdam 18.1.
 s.s. *Esther Maria*, Jessen Clausen, ank. Nakskov 8.1.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 8.1.
 s.s. *Expres*, oplagt siden 13.10.25.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Singapore 21.1. til Bangkok.
 s.s. *Fanø*, Tønnesen, afg. København 21.1. til Danzig.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Frederikshavn og Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *Fionia*, Skjoldam, ank. København 15.1.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Hull 6.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Methil 21.1.
 s.s. *Frankrig*, afg. Methil 21.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk 21.1.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, pass. Dover 23.1. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Göteborg 11.1. i Dok.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Naples 24.1.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Miami 16.12.25.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. Memel 24.1.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Aalborg 11.1. til Key West.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Algier 23.1.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Fredericia 24.1.
 s.s. *Gunver*, ank. Marseilles 22.1.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. København 22.1.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Danzig 24.1.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Danzig 25.1. til Reval.
 s.s. *Halland*, ank. Frederikshavn 25.12.
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, afg. København 25.1. til Beckton.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Dakar 22.1.
 s.s. *Hans Broge*, Winther, pass. Dover 22.1.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Liverpool 18.1.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, afg. Danzig 17.1.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Casablanca 10.1.
 s.s. *Helga*, ank. Port Vendres 24.1.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 19.1.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Sunderland 23.1.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 22.1.

s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Nakskov 22.1.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 25.1. til Manchester.
 s.s. *Holland*, afg. København 23.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Cardiff 23.1.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Wilmington N.C. 21.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Monastir 24.1.
 s.s. *Inger*, ank. Tunis 25.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Methil 23.1. til Horsens.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Philadelphia 22.1. til Portland.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, ank. København 25.1.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Rufisqui 13.1. til New York.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Hull 24.1.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 23.1.
 s.s. *Jenny*, ank. Tarragona 24.1.
 s.s. *Johanne*, afg. Casablanca 25.1.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Swansea 24.1.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Cardiff 23.1. til Providence.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Colorado 22.1.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, pass. Gibraltar 23.1. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Ct. Catherine 22.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Huelva 24.1. til Plymouth.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Trelleborg 20.1.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Antwerpen 15.1.
 s.s. *Karla*, afg. Göteborg 25.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 20.1. til København.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Malaga 20.1.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, ank. Baltimore 16.1.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Hongkong 19.1.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, ank. Vejle 23.1.
 s.s. *Knud*, afg. Frederikshavn 25.1. til Antwerpen.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 25.1.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Philadelphia 22.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsøe, ank. København 16.1.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12.25. til Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Cardiff 21.1.
 s.s. *Lifland*, Petersen, ank. Helsingør 7.1.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Hook of Holland 21.1.

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S · WATRINS'

Medlemmer:

<i>Björkö-Sund</i>	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel.	"Mittler"
Do.	Seppinen & Co. Stevedores	"	"Mannola"
<i>Trängsund</i>	A-B. The Federations Stevedore	"	"Sohn"
Do.	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	"	"Mittler"
<i>Wiborg</i>	V. Sandholm & Co. Ltd.	"	"Sandholm"
<i>Fredrikshavn</i>	Blomberg & Co. A-B.	"	"Blombergs"
<i>Kotka</i>	Björklund & Co. A-B.	"	"Edvbjörklund"
<i>Lovisa</i>	Lovisa Stevedoring Co.	"	"Association"
<i>Helsingfors</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
<i>Särnäs</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
<i>Hangö</i>	A-B. Hangö Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
<i>Ekenäs</i>	Ekenäs Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
<i>Raumo</i>	Wass & Lundberg O-Y	"	"Wass"
<i>Räfsö & Mäntyluoto</i>	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"	"Wahlbros"
<i>Kristinestad</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Snekker"
<i>Kaskö</i>	Lindqvist & Co.	"	"Lindqvist"
<i>Wasa</i>	A-B. Victor Ek O-Y.	"	"Victorek"
Do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"	"Merivälitys"
<i>Jakobstad</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Association"
<i>Yxpilä</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
<i>Möllersvik</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
<i>Himango</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
<i>Brahestad</i>	The Association Stevedores	"	"Despatch"
<i>Uleåborg</i>	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
<i>Haukipudas & Ijo-Röyttä</i>	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
<i>Kemi</i>	S. R. Bygglin	"	"Bygglin"
<i>Torneå</i>	Torneå Stevedoring Co.	"	"Stevedoringco"
Do.	Torneå Skeppstuveri Co.	"	"Stowing"

s.s. *Lillian*, ank. Immingham 23.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Newcastle 16.1.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Danzig 20.1. til London, pass. København 21.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 24.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, afg. Havre 25.1. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Barry 21.1.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Dairen 24.1.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Limhamn 22.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hamborg 24.1.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Newport 23.1.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, henl. som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Marie*, ank. Danzig 20.1.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Horsens 20.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Antwerpen 3.1.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Tveraa 23.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. St. Vincent 9.1. til New Orleans.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Bermuda Road 23.1. til Beaumont.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Tunis 24.1.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Malaga 25.1. til Cadiz.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Troon 22.1. til Stykkisholm (Island).
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høfding*, pass. Gibraltar 24.1.
 s.s. *Nancy*, ank. London 22.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Gabang 23.1.
 s.s. *Nautik*, pass. Holtenau 25.1.
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 23.1.
 s.s. *Nerma*, pass. Holtenau 25.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. New York 14.1.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Dok i Helsingør siden 20.1.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Masnedund 19.1.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Bordeaux 23.1.
 s.s. *Normandiet*, afg. Frederikshavn 24.1.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, afg. Emden 25.1. til Luderitz.

O

m.s. *Odense*, Veirø, i København-Samsø-Odense Rute.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Gøteborg Rute.
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 14.11. 1925.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5. 1925.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Gøteborg 19.1.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Boston 22.1.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.1.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Rufisque 16.1.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Tyne 24.1.
 s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Sangir 19.1.
 s.s. *Palnatoke*, Nielsen, afg. Norrkøping 24.1. til West Hartlepool.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. København 24.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Eureka 21.1.
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, ank. København 17.1. for Maskinfeltersyn.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. København 23.1.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Melbourne 6.1.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Windau 23.1.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rute.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvald, afg. Riga 23.1. til Boness.

R

s.s. *Randi*, ank. Aarhus 24.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, ank. 24.1.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Rute.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. København 23.1.
 s.s. *Romø*, Olsen, ank. Dunston 18.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Newport Mon. 23.1.
 s.s. *Rota*, Rivolt, ank. Newcastle 24.1.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i København-Antwerpen Rute.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 21.1. til Nyborg.
 s.s. *Seine*, ank. København 23.1.

m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Middelsbrough 23.1.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Dunkirk 24.1.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Antwerpen 24.1.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Karatsu 25.1. til Newcastle N. S. W.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Albany W. A. 20.1. til Colombo.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Port Talbot 23.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 22.1.
 s.s. *Sigvald*, Hansen, oplagt i København.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Livorno 20.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Immingham 21.1. til Rønne.
 s.s. *Skaane*, ank. København 15.12.25.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Partington 15.1.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Dungeness 18.1.
 s.s. *Skjold*, afg. Antwerpen 23.1. til Esbjerg.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. København 24.1.
 s.s. *Skotland*, afg. Cardiff 9.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Rute.
 s.s. *Slesvig*, ank. Frederikshavn 24.12.25.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 25.1.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Port Talbot 20.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. København 23.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 23.1.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Danzig 24.1.
 s.s. *Stella*, ank. Montagne 25.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, reparerer i Frederikshavn.
 s.s. *Svanholm*, afg. Liverpool 23.1. til København.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Aarhus 17.1.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Sunderland 17.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Havana 22.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, i København-Bogense-Vejle Rute.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Dakar 22.1.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 28.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 23.1.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, afg. Honston 20.1. til København.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksporthavn, afg. København 25.1. til Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Gloucester 18.1.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 25.1. til København.
 s.s. *Tjaldur*, afg. København 26.1. til Halmstad.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Cartagena 22.1. til København.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Perim 10.1. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Colon 18.1.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rute.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 19.1. til Tangier.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. 20.1. til Halmstad.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Dunkirk 22.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Liverpool 22.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 24.11.25.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. København 8.1.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Burriana 17.1.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 22.1. til Harburg.
 s.s. *Venus*, Thorkildsen, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Methil 22.1. til Vejle.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Sanga 20.1.
 s.s. *Vidar*, i København-London-Danmark Rute.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, afg. Hook of Holland 21.1.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. River Wear 22.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Rute.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. San Juan 24.1.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i København-Hamburg Rute.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Casablanca 14.1.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Philadelphia 23.1.
 s.s. *Ørneberg*, Rasmussen, pass. København 23.1.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

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 LØFTE · EVNE

En Ponton · Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte · Evne 46,000 Tons

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

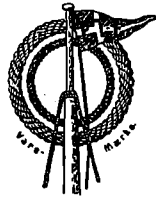
Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**J. ANDERSEN & Co**
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Montreal Ship Supply CompanyAGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)

TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:

C. P. FRESHWATER

101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPENAgent for Danmark og Sverige:
J. B. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtre og
Klin-BaadeTelegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM**B. VELTENAAR & CO.**

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornellevator KompagnietAdm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for edsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

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.
Codes: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906**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.

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«

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

tegnr

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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAET 1905

Telefon C. 75 65 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER

SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Væstfejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transportere, 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**

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

Avenue d'Italie 84 · Telegr.-Adr.: Franssonart.

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

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtene og
Rhin-Baade
*
Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM** MAASSTRAAT 17b

Entrepenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAI» CO., Ltd.
Korporationen for edsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

O. J. Eskildsen & Co.Dampskibsselskabet **BOTNIA**, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNINGStatstelf.: 196 · Telegr.-Adr.:
»MARIUSON«KALVEBOD BRYGGE 4,
KØBENHAVN B**DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amallegade 28

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«

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. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København
Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise
ALTONA · ELBE

REDERIJ J. H. BERGMANN

PRINS HENRIKKADE 107

AMSTERDAM

TELEFON: 42626 · 46688 · 49399

15 SLÅBEDAMPERE

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 · Skibsmæglerere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalatta«



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Liftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.

50% TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 6

FREDAG 5. FEBRUAR 1926

33. AARG.

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

HER ER NOGET AT LÆRE

For et Par Dage siden ankom til Plymouth den amerikanske Passagerdamper »President Roosevelt«. De engelske Blade bringer lange og begejstrede Beretninger om Kaptajnen, Mr. *Fried's* heltemodige og udholdende og tilsidst vellykkede Redningsforsøg af den synkefærdige engelske Damper »Antinoe«s Officerer og Mandskab. I fire Døgn kæmpede Kaptajn Fried og hans tapre Besætning mod en forrygende Orkan med hushøje Bølger, Hagl og Sne og uigennemsigtig Taage. Ikke mindre end ni af »Roosevelt«s Redningsbaade knustes under Redningsforsøgene, og desværre mistede to Mand af dens Besætning Livet under et af Forsøgene paa at redde deres engelske Kammerater. Til sidst lykkedes det efter sejsten forgæves Raketskud at faa en smækker Line paa tværs af den dødsdømte »Antinoe«, og paa denne Maade at etablere Redningsbaads-Forbindelse og bringe hele Besætningen, om end i en meget forkommen Tilstand, ombord paa »Roosevelt«. Da det amerikanske Skib først fik Forbindelse med det synkende engelske, havde dette en list paa ca. 33 Grader, og samtlige Redningsbaade ombord paa »Antinoe« var knust og ubrugelige; for hver Dag, der gik, krængede »Antinoe« mere og mere over, og dens list var godt og vel 40 Grader, da dens Kaptajn mere død end levende blev bragt ombord i det frelsende Skib. Naar det overhovedet lykkedes at holde det rorløse og vandfyldte »Antinoe« oven Vand i de fire Dage, Redningsforsøgene stod paa, skyldtes det hovedsagelig den Omstændighed, at Kaptajn Fried bestandig holdt det dødsdømte Skib omgivet af en Sø af Olie, der tog Brodden af de mægtige Bølger, der skyllede henimod »Antinoe«. Naar de endelige Redningsforsøg lykkedes saa fuldkomment, skyldes dette i første Række »President Roosevelt«s Førstestyrmand, Mr. *Miller*. I alle Redningsforsøgene sad han ved Roret ombord i Redningsbaaden, og hans geniale Manøvrering af denne Nøddeskal i den oprørte Sø var et mæg-

ligt Plus i Redningsarbejdet. Desværre kom han ikke helskindet fra sin Bedrift. Da den første Redningsbaad ved et uventet Orkanpust knustes mod »President Roosevelt«, hvorved to af det frivillige Redningsmandskab druknede, fik han sit Hoved og Ryg slemt læderet mod Skibssiden — to Timer efter sad han med Hovedet forbunden igen ved Rorpinden paa Vej imod »Antinoe«. Det er en given Sag, at baade England og Amerika vil hædre disse to Mænd og deres raske Mandskab, som faa Sømænd før er blevet hædret. Men det bør England og Amerika ikke være ene om. Enhvert Nation hædrer sig selv, der hædrer Mænd som Kaptajn Fried og Styrmand Miller — det er Mænd, der gør en ret uappetitlig Verden bedre ved at leve i den. Her er der Brug for et Par Fortjenstmedaljer i det ædleste Metal.

Mens vi taler om at hædre; vi Danske kan lære vort af denne Begivenhed. Næppe var de første Telegrammer om Redningsdaaden kommet til England, førend den engelske Regering telegrafisk takkede »President Roosevelt«s Kaptajn og Besætning for deres Daad. Man ventede ikke paa officielle Indberetninger, der blev handlet spontant og generøst, som der bør handles i slige Øjeblikke.

Det er nøjagtig en saadan spontan Handling, at vi savner i Forbindelse med Redningen af en bestemt dansk Skibsbesætning. Vore Læsere vil sikkert mindes, at den 1. November f. A. traf Ellerman Wilson Baaden »Idaho« dansk Skonnert »Eva«, som var i Havsnød. Den reddede den forkomne Besætning, der i 36 Timer havde siddet i Rigningen. Redningsarbejdet fandt Sted i en stærk Storm af Nordvest, og Søen var meget oprørt. De danske Sømænd var i høj Grad udmattede af de Lidelser, de havde udstaaet.

Liverpool Shipwreck and Humane Society's Opmærksomhed blev henledt paa Redningsdaaden, og Selskabet har nu tilstaaet de engelske Sømænd følgende Belønninger: Føreren af »Idaho«, Kaptajn *G. R. Rowntree*, en Takkeadresse, Styrmand *G. S.*

BETYDNINGSFULD T JUBILÆUM



SIR WILLIAM J. NOBLE, Bart.

den bekendte engelske Skibsreder, har i disse Dage fejret sit Firmas — Cairns, Noble & Co.s — 50 Aars Jubilæum. Allerede i 1837 optog nu afdøde Mr. Cairns i sit Firma den unge Skolelærersøn William J. Noble, hvis Navn i Aarenes Løb blev et af den internationale Skibsfarts mest kendte og ansete. Det er ikke for meget at sige at Sir William i de flestes Bevidsthed staar som the Grand Old Man of Shipping, og utallige er de Tillidshverv, som hans egne Landsmænd og udenlandske Kolleger har lagt paa hans Skuldre. Han var saaledes i 12 Aar, fra 1912 til 1923 Baltic and White Sea Conferencens populære Formand og sidder vedblivende i denne vigtige Organisations Bestyrelse.

Anderton, der havde Kommandoen i Baaden, Selskabets Sølvmedaille og en Takkeskrivelse, og Baadens øvrige Besætning, Tømmermand N. Thompson, Baadsmænd D. Hugens og Matroserne A. Ferguson og G. Hines, Selskabets Broncemedaille, Takkeskrivelse og hver et Pengebeløb.

Hvad har den danske Regering gjort? Intet er fremkommen offentligt, saa man kan trygt gaa ud fra, at den endnu ikke har belønnet de brave engelske Søfolk for deres Dad.

VORE DYRE PROVINSHAVNE

Det begynder saa smaat at gaa op selv for de Mænd, der har med de danske Provinshavne at gøre, at der er noget galt med de svimlende høje Havneafgifter.

I en Enquête, som *Berlingske Tidende* har paa-begyndt om dette Spørgsmaal, svarer bl. a. Formanden for Handelsstandsforeningen i Fredericia, Konsul Johs. Korch følgende:

»De nugældende Havnetakster er fastsat under Krigsperioden, hvor alle Vareværdier steg enormt, og det var naturligt, at Havnetaksterne blev paavirket heraf, men selvfølgelig bør ogsaa Havnetaksterne nu hurtigst muligt igen nedsættes, efter at Prisfaldet er kommen.

Da visse Havnetakster under Krigen blev særlig stærkt forhøjet i Forhold til den voldsomme Varestigning, saa vil jeg finde det rimeligt, at der tages Hensyn hertil, saaledes at der igen sker en Regulering af Havnetaksterne, og at disse nogenlunde kommer til at passe til de nuværende Vareværdier i Forhold til før Krigen.

Da mange Provinshavne under Krigen har paaført sig en stor Gæld, som skal forrentes og amortiseres, er det tænkeligt, det ikke bliver let i første Omgang at faa Taksterne tilstrækkeligt ned, men jeg vil saa til Gengæld finde det rimeligt, at Havnetaksternes Fastsættelse ikke bliver femaarige, men kun toaarige Perioder for at fremskynde en stadig Nedsættelse, indtil et passende Niveau er naaet.

For ikke at skabe en ødelæggende Konkurrence mellem Havnene, maa jeg støtte Bestræbelsen for, at der opretholdes ensartede Takster for alle Provinshavne.«

Det er naturligvis ikke let for Konsul Korch at se helt samfundsmæssigt paa denne Sag. Han hører til i Fredericia, og hører altsaa ogsaa til de Folk, der maa betale det eventuelle Underskud, hvis Havneafgifterne nedsættes til det eneste passende Niveau, vi fuldt ud kan anerkende: 1914 Niveauet. Københavns Havn har vist, at det kan gøres. At Fredericia og andre Provinshavne i Storhavnestemning har forbygget sig, kommer dog ikke Samfundet ved. De forskellige Kommuner, der har forbygget sig, bør følge det Nedskrivnings-Eksempel, som saa mange private Virksomheder har maattet sætte i disse strenge Deflationstider. Og jo hurtigere, der skabes Konkurrence mellem Provinshavne jo bedre for hele Erhvervslivet. — Opretholdelsen af de ensartede Takster, som Konsul Korch saa varmt anbefaler, er en yderst usmagelig Form for Prisaftaler.

Formanden for Aabenraa Handelsforening, Hr. *Matthias Nielsen* er mindre uforbeholden i sine Meninger om dette Spørgsmaal:

»Det er ikke uberettiget, naar Rederne klager over de høje Havneafgifter, navnlig synes jeg det meget uberettiget, at Skibene skal betale fuld Havneafgift i alle Havne, dersom der losses i 3—5 Havne, selv om der i Havnene kun losses et mindre Kvantum af Ladningen. I disse Tilfælde maatte der indtræde en Moderation, mindst paa det halve. Jeg tror næppe, at Danmark har Fordel af denne Beregning, thi Rederne maa jo kalkulere med Udgifterne, som de har, og vil af den Grund være tvungen til at forlange saa meget mere i Fragt.

Ministeriet kan ikke tage Hensyn til de Havne, der har bygget for dyrt og uøkonomisk, og forsøge at beskytte disse til Skade for hele Landet, og navnlig til Skade for Forbrugere, der derved kommer til at betale Forrentningen af de uheldige Havneanlæg.«

Konsul M. *Kragelund*, Aalborg, er, som man ser af nedenstaaende, ikke nogen Ynder af de ensartede

Takster, som Konsul Korch i Fredericia saa varmt anbefaler:

Theoretisk lyder det meget tiltalende, at alle Provinshavne skal have ens Takster, saaledes at alle Havne er ligestillede i Konkurrencen, men i Praksis har denne Fordring allerede længe vist sig mindre heldig, fordi Havne med naturlige gode Betingelser for stor Trafik nødvendigvis maa faa større Indtægter, end de har Brug for, til deres forsvarlige Drift, for at opretholde andre Havne, som ikke har saa gode Betingelser, men alligevel har sat sig i alt for store Bekostninger, alene for at kunne modtage enkelte dybtgaaende Skibe, der alligevel kun losses en Partlast.

De Havnetakster, som blev sat meget stærkt op under Krigstidens største Højkonjunktur, gælder endnu, og disse Takster er blevet fornyede til 1. April 1930, uagtet de for mange Varers Vedkommende, med det nuværende Prisfald, er ganske urimelige.

For enkelte Vareposters Vedkommende andrager Havnepengene, altsaa Afgiften for at bringe Varerne fra Skibssiden ind paa Havnekajen, omtrent lige saa meget, som f. Eks. Fragten fra København til Aalborg. Saadanne Forhold fordyrer Varerne for Konsumenterne, og det er ikke den Vej, vi skal gaa.

Det er derfor mit Haab, at den af Ministeren ved vor Audiens hos ham lovede Kommission snarest maa blive nedsat, for grundigt at tage hele Spørgsmaalet op om Havnetaksterne i Almindelighed og Posteringen af Vareposterne i de forskellige Klasser.

Forøvrigt mener vi, at til Trods for de kostbare Udvidelser og Uddybninger, som Provinshavne har bekostet i de aller dyreste Aar, kan de udmærket godt nedsætte deres Afgifter meget betydeligt og uden at afvente den ministerielle Ordre, som før eller senere maa komme. Vi ser saaledes i et af Svendborgbladene, at Skibs- og Vareafgifterne i Svendborg androg for Regnskabsaaret 1924/25 316,421 Kr. mod 222,387 Kr. i 1923/24 og 163,181 Kr. i 1920/21.

Det forekommer os, at disse Tal tilfulde viser Nødvendigheden af en øjeblikkelig Nedsættelse. Enhver Udskydelse af en saadan Afgørelse er uanstændig.

OPLÆGNINGER OG ARBEJDSLØSHED

Igen denne Uge kan man konstatere en Stigning i Oplægningerne af Antallet i Skibe, der hører ind under Dansk Dampskibsrederiforening. Det er denne Uge 62 imod 58 forrige Uge — de 62 Skibe repræsenterer en Brutto Tonnage af 79,872 Tons og 121,083 Tons i Dødvægt.

Som Følge af Sejlskibssømændenes Strejke ligger i Øjeblikket oplagt i Marstal Havn alene 50 Sejlskibe med en samlet Netto Tonnage af 6,376 Tons.

At de arbejdsløses Tal indenfor Skibsfarten er saa stort som det i Øjeblikket er, kan man ikke undre sig over, naar de daarlige Tider gøres endnu daarligere, som ved den fortvivlede og meningsløse Strejke, der er rettet imod Sejlskibsrederne.

I en udmærket Artikel i *Berlingske Tidende* kom en skibsfartkyndig Skribent forleden ind paa Emnet om Oplægning og Arbejdsløshed, og berørte nogle af Hovedaarsagerne dertil. Vi tillader os at citere et Stykke:

Siden November Maaned har Antallet af oplagte Skibe været i bestandig Stigning.

2. November var oplagt.....	24 Skibe	42,994 Tons d.w.
16. — — — — —	26 —	41,370 — —
7. December — — — — —	29 —	51,718 — —
1. — — — — —	37 —	61,915 — —
4. Januar — — — — —	50 —	94,564 — —
11. — — — — —	53 —	100,972 — —
18. — — — — —	56 —	110,528 — —
25. — — — — —	58 —	117,951 — —

Dette betyder direkte Arbejdsløshed for 58 Skibsførere, ca. 52 Styrmande, ca. 175 Maskinmestre og ca. 800 Matroser, Fyrbødere m. v., og det betyder, at 58 gode Skibe, som ellers kunde beskæftiges med at indtjene Penge fra Udlandet, og derved yde et haardt tiltrængt Bidrag til Landets Økonomi, nu ligger og ruster til ingen Nytte.

I intet andet Land er Oplægningen saa stor som i Danmark, ja, selv i Norge og Sverige finder der praktisk talt ingen Oplægning Sted.

Og hvad er Grunden? Ja, Grunden den maa sikkert først og fremmest søges i de høje Hyrer. Ganske vist er Fragterne Verden over særdeles lave, og Skibsfarten er — som en fremragende engelsk Reder nylig har sagt — »Filantropi«, idet Skibsfarten sikkert er det eneste Erhverv, som sælger sine Varer, d. v. s. Transporter, til samme Pris, som før Krigen, uagtet Erhvervets Driftsomkostninger er steget meget betydeligt.

Men den danske Handelsflaade bestaar af nye, moderne og velbemandede Skibe under dygtig Ledelse, saa alt andet lige skulde dansk Skibsfart kunne hævde sig i Konkurrencen.

Forfatteren kommer dernæst ind paa Hyre-Spørgsmaalet, og fremfører den særdeles grelle Forskel mellem de danske og andre evropæiske Hyrer. Navnlig for Tyskland og Belgiens Vedkommende er Hyrerne mindre end det halve end af de danske. Vi citerer igen et Stykke af dette interessante Bidrag til Belysning af den øjeblikkelige Situation:

Lignende Forhold gør sig gældende, hvor det drejer sig om franske Skibe, og selv i norske og svenske Skibe er de maanedlige Hyreudgifter ca. 30 pCt. mindre end i danske Skibe.

De danske Hyrer er i det hele taget, naar bortses fra Amerika, de højeste i Verden, og selv om vore Redere og Sømænd er nok saa dygtige, kan saadanne Forhold, som ganske umuliggør den danske Skibsfarts Konkurrencedygtighed, jo ikke vedblive at bestaa uden til Skade for alle, som har deres Erhverv ved Skibsfart.

Pristallet, som kommer i næste Maaned, vil formentlig bevirke en Reduktion af Hyrerne — foreløbig dog kun for den menige Besætnings Vedkommende — men i alle Fald vil denne Reduktion næppe andrage mere end en halv Snes Procent, hvilket kun vil forslaa lidet og ikke bringe Skibene ud at sejle.

Det burde da formentlig være formaalstjenligt, om Rederne og Besætningerne — ikke alene i egen, men ogsaa i Samfundets Interesse — søge at finde hinanden og blev enige om en yderligere Hyrereduktion end den, der bliver en Følge af Pristallet.

Det maa ikke glemmes, at de nugældende Hyrer blev fastsat paa et Tidspunkt, da ingen kunde vente, at Kronen vilde gaa op i 93, og at Forudsætningerne for deres Biholdelse derfor er bristet.

Rederne har ved tidligere Lejligheder vist Forstaaelse overfor Besætningerne ved at yde Lønforhøjelser under Overenskomstperioden eller ved ikke at benytte sig af deres overenskomstmæssige Ret til at nedsætte Hyrerne. Kunde det da ikke nu være Besætningernes Tur til at vise en saadan Forstaaelse, som oven i Købet næppe vilde koste dem større Beløb, idet ikke saa faa Procent af de Hyrer, som de for Tiden oppebærer, sikkert gaar til Understøttelse af deres arbejdsløse Kammerater.

Det centrale i ovenstaaende forekommer os at være Forfatterens Forslag om, at Rederne og Besætningerne burde se at finde hinanden — ikke alene i egen, men ogsaa i Samfundets Interesse. Jo før dette sker, jo bedre.

DE URIMELIGT LAVE FRAGTER

Som et Bevis for, hvor urimeligt lavt det nuværende Fragniveau er kan anføres, at den russiske Handelsdelegation i Stockholm af sin Regering er bleven bemyndiget til at befragte en Del i svenske Havne lastede Skibe til Rusland via Murmansk trods det, at denne Rejse er betydeligt længere, idet den under normale Forhold anslaaes til at tage 16 Dage. Til Trods herfor er Fragtudgifterne dog ringere, end hvis Varerne sendes over Estland, hvortil Sørejsen tager et Døgn, og derfra videre pr. Jernbane til Rusland.

VINTERSEJLADSEN PAA LENINGRAD

Det svenske Konsulat i Leningrad har meddelt det svenske Udenrigsministerium, at Sovjetmyndighederne har besluttet fra 1. Februar at afbryde Skibsfarten paa Leningrad for saa vidt angaar Skibe for Indgaaende. Arbejdet paa at befri de i Isen indfrosne Skibe og hjælpe dem ind til eller eventuelt ud fra Havnen vil blive fortsat.

Dette bekræftes yderligere af en Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Leningrad dateret 21. d. M. Den lyder:

»Generalkonsulatet har herved den Ære at indberette, at Leningrad Havn ifølge sidste Meddelelser fra 1. Februar d. A. at regne foreløbig er lukket for indgaaende Skibe.

Samtidig har Havnemyndighederne faaet Ordre til at sætte al Kraft ind paa at bringe de i Isen for Indgaaende liggende 12 Skibe ind til Leningrad, samt føre 23 her lastede Dampere ud gennem Isen.

Hvorvidt det vil lykkes at gennemføre denne Plan ved Hjælp af kun tre under de herskende Isforhold brugbare Isbrydere, turde vistnok være tvivlsomt. Det synes mere sandsynligt, at man bliver tvungen til at føre Skibene, der for Tiden ved Isbryderen »Jermaks« Hjælp forsynes med Kul og Proviant, ind til Reval.

Havnens større Isbrydere er for Tiden alle beskæftiget med at føre udgaaende Skibe ud af Isen. Først naar det er lykkedes at føre disse ud paa aabent Vand, og efter at Isbryder er blevet forsynet med Bunkerkul, antagelig i Reval, vil der blive gjort Forsøg paa at bane Vej gennem Isen for de indgaaende Baade.»

Som bekendt kundgjorde Sovjetregeringen i Efteraaret, at Skibsfarten paa Leningrad vilde blive holdt aaben hele Vinteren, og at dens Isbrydere hver anden Dag vilde være til Raadighed til at hjælpe Skibe ind til Havnen, og hver anden Dag ud derfra. Nu har Isforholdene ganske vist været meget vanskelige, men der er fra forskellige Sider fremført Klager over den Ligegyldighed, de russiske Isbrydere udviser overfor de indfrosne Skibe, og da navnlig overfor de udgaaende.

Som Forholdene har udviklet sig, viser det sig, at Sovjetregeringen ikke er i Stand til at holde de Løfter, den har givet med Hensyn til Skibsfartens Opretholdelse, og der vil vel næppe være Tvivl om, at den vil kunne gøres ansvarlig for de Tab i Tid og den Skade paa Skibene, der er forvoldt ved, at Rederne har stolet paa de af Sovjetregeringen i Efteraaret givne Tilsagn.

DEN NYE FORMAND FOR CHAMBER OF SHIPPING

Paa et Bestyrelsesmøde i Chamber of Shipping of the United Kingdom forrige Uge blev Right Hon. *Walter Runciman*, M.P., udpeget som Formand for det kommende Aar, medens Hon. *Alexander Shaw* opstilledes til Genvalg som Vice-Formand, og begge Opstillinger skete enstemmigt.

Valget finder Sted paa Chamber of Shippings Aarsmøde, der finder Sted den 19. Februar. Sir *Walter Runciman*, den kommende Formands Fader, var Formand for Chamber of Shipping i 1911.

Mr. Runciman vil blive ønsket varmt Velkommen saavel af Skibsreder- som af Handelskredse. Indeværende Aar vil antagelig blive af største Betydning for Skibsfarts-Interesserne, da den internationale Skibsfarts-Konference, der afholdes i London i det kommende Foraar, vil blive stillet overfor Spørgsmaal af mere end almindelig Betydning. Som bekendt har det været Skik saa vidt muligt skiftevis at vælge en Repræsentant for Rutefarten og Trampfarten som Formand for Chamber of Shipping, og Mr. *John Denholm*, den afgaaende Formand, vilde som Repræsentant for Trampredernes Interesser normalt være bleven afløst af den nuværende Vice-Formand, Mr. *Alexander Shaw*, der repræsenterer Rutefartens Interesser, men af Helbredshensyn er Valget af Mr. *Shaw* blevet udskudt i alt Fald et Aar. Opstillingen af Mr. Runciman betyder derfor, forudsat at han vælges, hvilket selvfølgelig er praktisk talt afgjort, at Formandspladsen paany indehaves af en Repræsentant for Tramp-Interesserne.

Walter Runciman

IMPORT AF KORN OG FODERSTOFFER TIL DANMARK

For lave Fragtrater til „to eller flere Havne“.

Som Følge af den Stigning, der fandt Sted i den danske Krones Kurs i Løbet af 1925, blev Udgifterne for Skibe ved Anløb af danske Havne automatisk forhøjet med ca. 30 pCt. En nedadgaende Udligning for disse Udgifters Vedkommende har endnu ikke fundet Sted, da Prisniveauet kun langsomt følger Kursens Bevægelser. Det kan snarere siges, at Forholdet er blevet yderligere forværret ved Fastsættelsen sidste Efteraar af de danske Havneudgifter for en Periode af 5 Aar, uden at der i de nye Takster er blevet taget Hensyn til det faldende Prisniveau. Det officielle Pristal vil blive offentliggjort i Begyndelsen af Februar og vil ventelig medføre en Nedgang i Arbejdslønnen med en tilsvarende Formindskelse af Udgifterne i alle Havne, hvor der er sluttet Overenskomster, der indeholder en glidende Skala eller paa anden Maade er afhængig af Pristallets Bevægelser. Denne eventuelle Nedgang vil dog langtfra være tilstrækkelig til at udligne Kursforskellen for Redere, som foretager deres Beregninger i Sterling eller en anden udenlandsk Møntsort.

Havn	Kvant. losset Kg	Havneafgifter Kr.	Losning Kr.	Losseomkostn. Kr.	Bugsering Kr.	Klarering Kr.
København	1,436,000	841.91	601.80	3,178.93	367.20	355.92
Odense	1,013,908	2,480.66	559.00	2,278.33	—	355.92
Svendborg	2,014,624	2,372.80	899.02	4,930.03	—	355.92
Kolding	1,097,466	1,483.00	573.40	3,103.89	300.00	355.92
Randers	1,652,277	1,483.00	611.70	4,703.77	500.00	355.92
	7,214,275	8,661.37	3,244.92	18,194.85	1,167.20	1,779.60

= Kr. 33,047.94 til Kurs 19.45..... = £ 1,700
 Forskellige Udgifter som Fortøjning, Afgifter til
 Toldvæsenet, Lugebesigtigelse ikke indbefattet.... £ 78
 Ialt.... £ 1,778

Skibet var ca. 3,000 N.R.T., paa hvilken Basis Havneafgifterne blev chargeret uden Hensyn til, at der kun lossedes Partladninger i de forskellige Havne. Mellem Ankomsten til København og Afsejlingen fra Randers forløb ialt 34 Dage, af hvilke 18 medgik dels til Ophold i Losningen paa Grund af daarligt Vejr og dels til at sejle fra Havn til Havn. Paa denne Maade bliver det Kvantum, der gennemsnitlig er losset daglig, ca. 440 Tons, som ikke kan ventes overskredet for løse Oliekager under samme Forhold, da en saadan Ladning er vanskelig at haandtere.

Tillægsfragten for Optionen fem danske Havne var 1/6 pr. 1,000 kg., d.v.s. ca. 11,000 Kr. Efter et løst Overslag vilde Omkostningerne ved at losse hele Ladningen i København andrage ca. 20,000 Kr. sammenlignet med de ca. 34,000 Kr., som alle Skibets Udgifter beløb sig til. Ved til Forskellen mellem disse Beløb, 14,000 Kr., at lægge Skibets egne Udgifter i, lad os sige 16 Dage med 1,000 Kr. pr. Dag, altsaa 16,000 Kr., plus Forbrug af Kul under Sejlads anslaaet til ca. 4,000 Kr., faar man et Totalbeløb af ca. 34,000 Kr., der repræsenterer de Udgifter, der skal dækkes af et Fragttillæg paa ca. 11,000 Kr.

Den foretagne Beregning er selvfølgelig kun tilnærmelsesvis, men Erfaringen har ogsaa i andre Tilfælde vist, at *det absolutte Minimumstillæg, som en Reder kan acceptere for Option »to eller flere danske Havne« er 1/6 for hver Havn.*

Koncentrering af Importen formaalstjenlig.

De danske Importører nød ikke i dette Tilfælde den direkte Fordel af den lave Tillægsfragt, da Ladningen kom fra Sortehavet, hvor Befragtingerne foretages af Sovjet Myndighederne gennem deres forskellige Handelsselskaber paa Grundlag af Salg c.i.f. danske Havne. Spørgsmaalet er ikke desto mindre af stor Betydning ikke alene for de danske Købmænd, men

Baltic & White Sea Conferencens Information Bureau skriver med Henblik paa dette Spørgsmaal:

Der er stillet de interesserede Organisationer i Udsigt, at en Kommission vil blive nedsat til Undersøgelse af de danske Havneforhold i al Almindelighed med særlig Henblik paa Provinshavnene og den Basis, paa hvilken Havneafgifterne er fastsat. Der er imidlertid ingen Mulighed for, at denne Kommission vil kunne gøre sine Undersøgelser færdige i en nærmere Fremtid, og det vil derfor være nødvendigt for Rederne foreløbig at tage Hensyn til de høje Udgifter i deres Kalkulationer. Vi har fundet det betimeligt at henlede Opmærksomheden herpaa, da de Afregninger, der forelægges os, bærer Vidne om, at udenlandske Redere akcepterer Fragtrater med et ganske utilstrækkeligt Tillæg for Option til to eller flere Havne.

Nedenstaaende er et typisk Eksempel paa de Udgifter, der vil paaløbe for Losning, i dette Tilfælde af 7,214,275 kg løse Oliekager, i 5 danske Havne:

Ogsaa for de danske Landmænd, som er de egentlige Købere af Oliekagerne, hvis Pris spiller en ikke ringe Rolle for Eksporten af Landbrugsprodukter. Det er et aabent Spørgsmaal, om den paagældende Form for Import af Korn og Foderstoffer, d. v. s. c.i.f. flere danske Havne, er lønnende, eller rettere sagt vil være lønnende, naar Tillægsfragten sættes op paa et rimeligt Niveau, hvad der nødvendigvis maa ske før eller senere. For en umiddelbar Betragtning forekommer det at maatte være mere økonomisk i det lange Løb at koncentrere Importen om f. Eks. een Havn paa Sjælland, een paa Fyn og een eller to i Jylland, og derfra transportere Varerne videre pr. Jernbane. Vi forstaaer, at De Danske Statsbaner fornylig har faaet Ret til at gøre deres Fragter mere elastiske, formentlig med det Formaal for Øje at kunne notere særlige Rater for større Forsendelser. Det skulde derfor ikke synes at være udenfor Sandsynlighedens Grænser, at de danske Importører af Korn og Foderstoffer kunde træffe en Ordning med Statsbanerne, som vilde betyde en Besparelse i Omkostningerne ved Importen af saadanne Varer, og derigennem en Nedsættelse af Prisen til Forbrugere.

INGEN ERSTATNING TIL DE FINSKE SKIBSREDERE

The Admiralty Transport Arbitration Board har nu truffet Afgørelse med Hensyn til det Krav om Lejeafgift, som finske Redere havde fremsat for de finske Skibe, som den britiske Regering under Krigen havde anvendt, samt angaaende det Krav om Erstatning for de i Krigsperioden tabtgaaede Skibe, som Rederne havde stillet.

Begge Krav afvistes.

TRAFIKKEN PAA LIVORNOS HAVN

Trafikken paa Livornos Havn, der før Krigen var ret betydelig, idet den samlede ind- og udgaaede Tonnage i 1913 androg 5,421,573 Tons og der lossedes og lastedes ialt 1,660,390 Tons Varer, faldt under Krigen og i de efter denne nærmest følgende Aar stærkt. Først i 1922 begyndte Havnen at vise Fremgang, og siden da har denne stadig fortsat sig, saaledes at Trafikken i 1924 omtrent havde naaet Tallene fra 1913. Livorno er nu Nr. 5 i Rækken af Italiens Havne,

og er, hvad lastede og lossede Varemængder angaar, naaet tæt op paa Siden af Venezia i 1. Halvaar af 1925, medens den, hvad den ind- og udgaaede Tonnage angaar, endog overfløjer nævnte Havn med over 50,000 Tons.

Ved et Dekret af 16. November 1923 approberedes en planlagt mægtig Udvidelse af Havnen, hvorved den fuldtud kommer paa Højde med Landets bedste Havne.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 2. Februar 1926.

Paa denne Aarstid plejer det at være Højsæson i Befragtningerne fra de store korneksporterende Lande. I Fjor slog La Plata fejl — stik imod al Forventning; men der var alligevel noget at faa baade fra Australien, Pacific og Nordstaterne. Hvad oplever vi i Aar?

La Plata er blevet en Fiasko af Rang; Australien, Pacific og Nordstaterne har lidet eller intet at byde paa, ligegyldigt hvor billigt Baadene kan eller vil sejle, og Tonnagen til Disposition i de enkelte Markeder er rigeligere end nogensinde før. For at faa en Last, slaar Rederne Fragten ned for hverandre, og hvor længe kan der sejles under disse Forhold? Hvis der ikke snart sker et Mirakel, kan bogstavelig talt 50 pCt. lægge op frivilligt lige saa godt først som sidst.

Det koster at have Baadene oplagt, og oplagt Tonnage forhøjer Arbejdsløsheden og formindsker Omsætningen i mange Brancher; men Spørgsmaalet maa være, om det ikke bliver mere kostbart og tager længere Tid at komme ind i normale Forhold ved at fortsætte med Sejladsen.

I Betragtning af alle de hjemgaaende Markeders elendige Forfatning maa det forundre, at en Mængde Baade daglig sluttet ud med Kul, Cement, Kainit etc., rigtignok til stadig højere Rater, men langt fra høje nok til at dække Tabet paa hjemgaaende Last, eventuelt en Ballastrejse.

TRÆLASTMARKEDET

Yderligere Østersøbefragtninger per f.o.w. er gjort til samme lave Rater som sidst; men Tonnagen tilbydes ikke mere saa rigeligt. Af rapporterede Slutninger bemærkes:

800 Std. Kemi/Hull, 46/6d., old Scanfin, 480 Std. Kemi/Hull, 50/-, old Scanfin, 600 Std. Uleåborg/Grimsby, 45/9d., old Scanfin, 450 Std. Sydfinland/Newhaven, 45/- pr. 15/6, 600 Std. Bjørneborg og Raumo/Dundee, 39/6d. piled, 675 Std. Åbo/Amsterdam, Hfl. 21, 1,650 Std. i tre Baade Uleåborg/Holland, over Juli-August-September, bundled ends, Hfl. 26, 1,000 Std. Sörnäs/London, 39/-, 1,000 Std. Trångsund og Björkö/London, 40/-, f.o.w.

Ruslands Udførsel er stigende Aar for Aar, og Finland og Sveriges Eksportører vil gerne først vide Russernes Priser, før de forpligter sig langt ind i Fremtiden.

Halifax/W.B.E.I. pr. April byder 65/- een, 67/6d. to Lossehavne. Redernes Forlangende ligger ca. 2/6d. højere.

KUL, KOKS ETC.

Tyne/Lindholm har faaet 2,600 Tonner til 5/6d.; Dunston/København 1,600 Koks 9/-; Østkyst/god dansk Havn 5/9d.; Garston/Korsør 1,500 Koks 9/6d.

Noteringerne er gennemgaaende lavere med faa positive Ordre. London/København ultimo Februar 15/2,400 Koks 8/9d., 8/6d.; Wales/København 6/-; Hull/Island 2,350 Tonner 11/-.

Coasting og Bay er svagere.

MIDDELHAVET ETC.

Efterspørgselen efter store Baade er stadig god.

Genoa range har været oppe i 10/3d.; men er igen dalet til 10/-, 9/9d. Forth/Civita Vecchia betaler 11/6d. — maaske mere for Baade, som vil tage Risikoen for et langt Ophold. Wales/Algiers er gjort til 10/-; Malta 10/-; Marseilles 10/-; Catania 10/6d.; Alexandria 12/6d. 6,500 Tonner; 13/3 d. for 3,000 Tonner; Aden 16/-; Colombo 17/6d.; Wales/Øerne 9/6d., 10/-; Dakar 9/9d.

Hvorledes alle Baade skal finde en Last hjemefter, er en Gaade. Foruden Erts og Fosfat offereres kun enkelte Esparto Laster, Frugt og Jordnødder for de mindre Baade, og de større Baade stoler paa Sortehavet, Donau og Alexandria, men maa regne med en Ballastrejse.

Bathurst/Aarhus sluttet til 26/- for 1,050 T. Jordnødder; Gambia/Saloum til U.K./Cont. er uforandret i 24/6d., 22/6d. Basis Continent.

Alexandria/Hull 9/-, 9/3d.; Sulina range/Continent 14/-, 14/6d.; 3 danske Havne ca. 18/-; Sortehavet/U.K. 12/6d., 13/- Korn, 14/-, 14/6d. Oliekager. Poti/Baltimore 3.75 Doll.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

Mange Baade sluttet daglig for Kul, Cement og Kainit til forbedrede Rater. Wales/U.S.A. betaler ca. 11/-; Rotterdam 10/6d.; Antwerp/Miami 3.25 Doll., Kainit 3.25/3.40 Doll. Hvis de hjemgaaende Rater stod i Forhold hertil, kunde Rundreisen give et Overskud; men der er næppe 1 Last for hver 5 fragtsøgende Baade.

New York/Antwerp-Hamburg Range har faaet en 9,000 Tonner til 9½ C. een, 10 C. to Lossehavne; Cuba/U.K.-Cont. 17/3d. til 18/6d.; Hampton Roads/Italien 2.70/2.75 Doll.; Portland/Avonmouth 2/1½d.; Progreso/Dunkirk 50 Cents pr. 100 lbs. Sisal; Norrköping 70 C. Gulfen/Buenos Aires-Rosario 142/6d.-143/9d.; Oliekager Gulfen/5 danske noteres til 6 Doll. pr. ult. Februar.

Pacific/U.K.-Cont. er stadig 30/-, 30/6d., Febr./Marts. Til fire svenske Havne indikeres 32/6d.

SYDAMERIKA

Til lower Plate ports betales 18/-, 18/6d. Wales Lastning; 17/-, 17/6d. fra Scotland. Wales/Rio 17/6d. fuel, 16/- Kul; Pernambuco 16/3d.; Santos 16/6d. Disse Rater maa højere op for at tiltrække yderligere Tonnage.

Hjemgaaende La Plata er fuldstændig haabløst. De lave Rater har vistnok fristet Befragterne til større Aktivitet; men der skal sluttet mindst 10 Baade om Dagen i den første Maaned, for at det kan hjælpe.

Raterne for Maj/Juni er gaaet 1/- ned fra 20/- til 19/-.

Chilisalpeter gøres til 4.50 Doll. til Gulfen, 4.75 Doll. Atlantic; Sukker Peru/U.K., Bordeaux-Amsterdam 27/9d.

ØSTEN

Sydafrika faar Baade for Kul til Indien til 8/6d., 9/6d.

Australien er fuldstændig uvirksom for Europa Destinationer. Til Shanghai og 1 Japan er sluttet à 22/- Madras/2 Middelhavet 26/-; Continent 25/9d.

TIME CHARTER

I Pacific og vestindisk Fart gøres en Del til uforandrede slette Rater.

SKIBSTRAFIKKEN I DANZIGS HAVN I AARET 1925

Der indgik i Aarets Løb 3,986 Skibe med 1,869,979 N.R.T. mod 3,312 Skibe med 1,635,010 N.R.T. i Aaret 1924.

Der udgik i samme Tidsrum 3,958 Skibe med 1,864,182 N.R.T. mod 3,330 Skibe med 1,648,023 N.R.T. i Aaret 1925.

Af de i Aarets Løb indgaaede Skibe indgik i Ballast 1,636 Skibe med 765,421 N.R.T., medens 556 Skibe med 227,406 N.R.T. udgik i Ballast.

Det forløbne Aar har, hvad Skibstrafikken angaar, været et Rekordaar for Havnen; til Sammenligning kan anføres, at den indgaaede Tonnage i Aaret 1913 beløb sig til 924,837 N.R.T., altsaa noget under Halvdelen af 1925. Et noget andet Billede fremkommer, naar man samstiller Mængden af disse to Aars ekspe-derede Gods — altsaa det samlede ind- og udgaaede Gods. Aaret 1925 udviser en Godstrafik paa 2,833,000 T. (det bemærkes, at der for Maanederne November og December 1925 endnu ikke foreligger en officiel Statistik; det endelige Tal kan derfor afvige noget fra det her opgivne), medens Aaret 1913 med den halve Tonnage har en Godstrafik paa 2,453,212 Tons, altsaa næppe 15 pCt. under det forløbne Aars.

Havnarbejderstrejker har ikke fundet Sted i Aarets Løb.

For at kunne ekspedere den forhøjede Udførsel, er der i Aarets Løb anskaffet Ladningskraner og udført flere Forbedringer i Havnen, og flere Nyanskaffelser er i Forberedelse. Endelig skal det nye Taagesignals-Anlæg og Anskaffelsen af en ny paa det herværende Chichau-Værft bygget Isbryder nævnes.

Det danske Flag staar for hele Aarets Vedkommende som Nr. 2 i Rækken med 458 Skibe med 309,150 N.R.T. efter det tyske som Nr. 1 med 1,661 Skibe med 622,326 N.R.T.; som Nr. 3 figurerer England med 269 Skibe med 294,244 N.R.T. Danzig og Polen udviser en

Trafik paa henholdsvis 613 Skibe med 110,026 N.R.T. og 55 Skibe med 24,910 N.R.T. Danzigs høje Skibstal er dog betinget af Sommerens Bade- og Passagertrafik.

En Fortegnelse over den indgaaede Trafik fordelt efter Flag sammenlignet med Trafikken i Aaret 1924 følger nedenstaaende:

Nationalitet	1924		1925	
	Antal Skibe	N. R. T.	Antal Skibe	N. R. T.
Amerika	16	52,008	13	43,306
Belgien	1	694	1	3,212
Brasilien	—	—	1	54
Danzig	474	104,176	613	110,026
Danmark	415	300,534	458	309,150
Tyskland	1,550	617,256	1,661	622,326
England	217	233,510	269	294,244
Estland	8	3,922	41	6,429
Finland	23	2,479	45	12,020
Frankrig	59	82,277	47	61,430
Holland	52	29,097	55	21,667
Japan	2	8,236	1	4,254
Island	—	—	1	175
Italien	—	—	5	9,582
Jugoslavien	—	—	1	500
Letland	13	2,307	56	32,744
Litauen	1	97	11	3,580
Memel	15	5,876	4	1,283
Norge	161	91,082	143	106,610
Østrig	—	—	1	100
Panama	—	—	1	2,311
Polen	76	18,395	55	24,910
Rusland	3	1,700	3	2,353
Sverige	226	81,364	496	189,600
Spanien	—	—	4	8,113

Passagertrafikken har i det store og hele holdt sig paa nogenlunde samme Standpunkt som i 1924, nemlig ialt 66,769 Passagerer mod 69,516 Passagerer i 1924. De specielt danske Linier viser en Fremgang, idet Trafikken til og fra København andrager 3,940 mod 2,963 i 1924, til og fra Amerika — Ø.K.s »Baltic America Line« — 4,559 Passagerer mod 3,829 i 1924.

LØNNINGERNE I DANSKE OG UDENLANDSKE SKIBE

Fra et af Styrmandsforeningens Medlemmer har vi modtaget et ret udførligt Indlæg i det af os rejste Spørgsmaal om Lønningerne i danske og udenlandske Skibe og en Imødegaaelse af vore statistiske Opgivelser angaaende Lønningerne.

Vi skal i vort næste Nummer bringe det nævnte Indlæg.

BELGISK AFGIFT

Udenrigsministeriet har fra det danske Gesandtskab i Bryssel modtaget Indberetning om, at der fremtidig af de belgiske diplomatiske og konsulære Repræsentationer for Udstedelse af Attestationer, bestemt til Brug i Toldsager, vil blive opkrævet en Afgift af 2.50 Guldfrancs. Den nævnte Anordning er traadt i Kraft den 1. d. M.

OFFICIELLE KURSER PAA FREMMED MØNT I JANUAR KVARTAL

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

1 £	19 Kr. 60 Øre
1 Dollar	4 - 05 -
1 Franc (Frankrig)	0 - 15 -
1 Franc (Schweiz)	0 - 78 -
1 hollandsk Gylden	1 - 63 -
1 Reichsmark	0 - 96 -

Angaaende Rubler henvises til Skattedepartementets Bekendtgørelse af 4. April 1918 (Lovt. A 1918 Nr. 206).

DEN NYE DIESELFÆRGE TIL STORE BÆLTS-OVERFARTEN

Statsbanernes Generaldirektorat har nu modtaget Tilbud fra de forskellige Værfter angaaende Bygningen af den store Dieselmotorfærge til Store Bælts-Overfarten. Burmeister & Wain, Orlogsværftet, Flydedokken, Helsingør Skibsværft, Nakskov Skibsværft og Odense Skibsværft har givet Tilbud, men desuden foreligger der Tilbud saaved fra et svensk som et tysk Værft.

En af de nærmeste Dage skal et Samraad i Generaldirektoratet gennemgaa de forskellige Tilbud og overveje, hvilket man skal tage. Priserne skal efter forlydende ligge omkring 3.5 Mill. Kroner.

I Løbet af et Par Uger ventes Sagen helt afgjort.

DIREKTE DAMPSKIBS-FORBINDELSE DANMARK-ISLAND

Paa den dansk-slandske Handelskonference i Fjor drøftede man Spørgsmaalet om en Forbedring af den mellemrigske Dampskibsforbindelse. Maalet maatte selvfølgelig være Oprettelsen af en direkte Forbindelse mellem Danmark og Island, der jo ikke blot vilde gavne den indbyrdes Samhandel men ogsaa være af stor Betydning for Turistlivet.

Vanskelighederne for Gennemførelsen af en saadan Plan ligger i, at der ikke foreløbig kan siges at være nogen Udsigt til, at en direkte Rute vil kunne betale sig, Imidlertid er det dog lykkedes ved Forhandling mellem de direkte interesserede Parter at opnaa det foreløbige Resultat, at D.F.D.S. er gaaet med til i tre Sommermaaneder forsøgsvis at etablere en direkte Forbindelse mellem København og Reykjavik hver anden Uge.

NÆRINGSLIVET OG DETTE AARS POLITIK

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Med overordentlig Interesse vil man fra hele Verden følge den Konference, som en af Folkeforbundets Komiteer har sammenkaldt, for at man paa den »grundigt og indgaaende« kan drøfte den økonomiske Restriktionspolitik's Indvirkning paa den internationale Handel. Man har ofte før haft Møder af samme Art, sidst i Bryssel, og det har sandelig ikke manglet paa Ord. Naar man læser de officielle Beretninger igennem, faar man et levende Indtryk af den europæiske Veltalenhed, der er lige saa stor som den er betydningsløs. Resultaterne der skulde følge paa de mange og lange Møder, blev nemlig altid lig med Nul. De udeblev ganske. Hvad man vilde opnaa i Bryssel var, at der mellem de forskellige Lande kom et livligere Varebytte i Stand over Grænserne; ja, man var fra alle Sider enige om, at disse Grænser i høj Grad var af det Onde og at det gjaldt om at faa dem jævnedes saa meget som muligt. Man vedtog endog velklingende Resolutioner derom og tog saa hjem til de respektive Lande man repræsenterede. Og her har de selv samme Delegerede, som var i Bryssel, siden været de allerivrigste for at faa en Række Toldmure bygget op; i hver enkelt Stat har man gjort stræbsomme Forsøg paa at gøre dem et godt Stykke højere end de var i Forvejen.

Naar de faktiske Forhold var af en saadan Art i Bryssel og efter Konferencen der, kan det ikke undre, at der i den Interesse med hvilken man imødeser den nye Sammenkomster i Genève, er en hel Del Kynisme, som i bedste Fald vil gaa over til Ligeegyldighed. Det er af mange Grunde saare beklageligt, dels fordi det økonomiske Liv nu pulserer saa svagt, at det kan trænge til alle de moralske Stimulanser det kan faa, og dels fordi dem Kynismen har grebet, just var de fremsynde Folk, som ønsker Velstanden i Verden genoprettet, ved at hvert enkelt Land i et og alt indretter sig paa at fremstille og sælge netop de Varer, som det kan fabrikere billigere og bedre end noget andet. Og dog — trods alt er der noget der tyder paa, at Resultatet af Folkeforbundskonferencen denne Gang vil blive mere end fromme Ønsker. De nye europæiske Stater begynder nemlig nu at indse, at man ikke paa nogen Maade fremmer den økonomiske og kommercielle Udvikling i et Land ved at snøre det ind i alle mulige Bandager, som kun tager Vejret fra det. Der gaar i alle Stater en stærk protektionistisk Strøm, der er holdt oppe af Industriens Ledere og stadig bliver holdt stærkt flydende gennem maalbevidste Artikler i deres Presse, men i Befolkningerne, blandt Forbrugerne, gør der sig en stadig mere og mere misfornøjet Stemning gældende. De vil snart ikke mere, fordi de simpelthen ikke kan mere. De Skatter, som den europæiske Konsument har betalt i de senere Aar, har været saa store, at det ikke er overdrevent at tale om en generel Blodafledning der virker mere end almindeligt lammende paa Grund af den samtidig indtrufne Møntforringelse. Dette har igen bevirket, at Konsumenten føler sig mistroisk overfor den megen Tale om, at det økonomiske Tryk beror alene paa de slette Priser. Denne Mistro er i og for sig ganske selvfølgelig, fordi Konsumenten, der skal købe de daglige Fornødenheder, straks han spørger om Prisen gør den sørgelige Erfaring, at han ikke har nogen Fordel af det lave Prisniveau. Det Plus der gives ham, er i hvert Fald saa lille, at han kun daarligt kan mærke det. Hvad man i Efterkrigens Aar har maattet sande er, at Næringslivets Trivsel afhænger af den almindelige Købeevne. Det er naturligvis muligt at faa en stor Fortjeneste gennem en lille Omsætning, men den almene Velstands brede Strøm flyder kun der hvor Købekraften er stærk nok til at kunne bære den

store Fabrikation af Varer, som paa en hurtig Maade omsættes i det frie og aabne Marked.

Naar Konferencen i Genève skal til at holde Møder, er der en anden Ting af stor Vigtighed som man maa drøfte, naar man vil slaa et Hul i den Isoleringensmur, som nu er rejst Stat og Stat imellem i saa godt som hele Europe. Man maa se Problemet den mellemfolkelige Bitterhed lige i Øjnene, en Bitterhed, som for en væsentlig Del skyldes den Politik, at Regeringen i et Land begrænser Produktionen til Skade for Forbrugerne i det andet. Her er et Sprængstof af den allerstørste Vigtighed, her er Faren for den kommercielle Fred i de europæiske Lande.

Kort før Jul var der i den amerikanske Kongres en Debat, som paa en lysende Maade understreger disse Ord. Man debatterede Produktionskontrollen og Exportkontrollen i de fremmede Lande og paa Forslag af Mr. Hoover, som har skaffet sig megen Anseelse i hele Verden paa Grund af de store Tjenester han har ydet vor forpinte Verdensdel, besluttede Repræsentanternes Hus at anstille en Undersøgelse over Indvirkningen paa det amerikanske Næringsliv med Hensyn til Kontrollen over Gummi, Kaffe, Silke, Kali og andre vigtige Raavarer. Undersøgelsen er anstillet, og naar man læser de Referater, som har staaet i den europæiske Presse, har man været særlig kritisk overfor Stevenson-Planen, som endog har bragt flere i Harnisk. Vil man gaa nærmere ind paa den, kan man skrive Bøger for og imod; men gennem alt det der er at udsætte, staar dog saa meget fast, at det var tvingende nødvendigt at træffe Forholdsregler imod Gummiplantagernes Ødelæggelse. Det vilde ruinere Ejerne og til sidst ramme Forbrugerne overordentligt haardt. Dette blev nu undgaaet, og man kom saaledes ikke ud for den store Indskrænkning i Produktionen, som vilde have været mere omfattende og langvarig end den, som nu er en Følge af Stevenson-Planen.

De der har kritiseret det her omtalte Forslag mest, er Industriens Folk. De kan ikke tilgive, at ikke de alene fik Lov til at raade, og finder Regeringsmagtens Indgreb meget malplaceret. Angreb følger paa Angreb, og den amerikanske Presse især gør sig en speciel Fornøjelse af at knibe den britiske Løve i Halen, og man citerer Gang paa Gang de vrede Ord, som er faldet paa Kongressen. Dog betyder det jo kun mindre for den, der har vænnet sig til Tonen der, og man kan ikke se bort fra at der langtfra kæmpes med blanke Vaaben fra amerikansk Side. Naar Kongressen hævder, at den »engelske Regering aabent har tilkendegivet, at det er dens Hensigt i de første seks Aar at tage fire Millioner Dollars ind paa Gummikontrollen og derved betale sin Krigsgæld til U.S.A.,« er den helt ude paa de fantastiske Vover. Den engelske Regering hverken ejer eller driver nogen Gummiplantage; mange af Ejerne er derimod Hollændere og de saa lidt som de andre Plantageejere er i Stand til at stikke hele Bruttoindtægten i Lommen. De har jo ogsaa deres Omkostninger at dække. Mod al denne Kritik, der er baaret frem af Protektionisme, løftede der sig dog en Del Røster, som man gør klogt i at lytte til. De talte om »den meningsløse, oprørende og fordømmende Toldpolitik som har faaet Udtryk gennem Mc.Cumber-Tariffen.«

Saaledes er Verdenssituationen nu, da Konferencen i Genève skal begynde. Beskyldninger følges af Modbeskyldninger, og der gøres fra visse Hold alt for at forgifte Forholdet mellem Landene. Regeringerne griber ikke ind et eneste Sted men lader alt gaa som det

(Fortsættes Side 95).

ESBJERG**Dybder ved daglig Højvande:**

Paa Graadysbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtebøjer og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafgifter:

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

Løsning og Lastning:

Løsning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved Tolboden.

HOBRO

Rende med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibe- 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. **Vandforsyning** direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. **Statsbane-Havnespor** langs Kajerne.

HORSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

Lodstvang.

Bugsering foregaar let og efter billige Takster.

Ballastafgift til Havnen: 4 Øre pr. Ton.

Vand: 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

Løsning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Lossekub.

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

FREDERICIA

Ved Bolværket 18', Bolværkerne 5' over d.V. Besejlingsforholdene gode. Ny Havn med indtil 24' Vand. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton:** Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. **Bugsering uforuden.** Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst. **Ballastafgift til Havnen:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Ballast** leveres paa Siden. **Vand:** Kr. 1.80 pr. Ton. **Løsning og Lastning** hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmene 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforraadninger 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, Indfyngs- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsforraadninger, 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 lossedes, 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. **Løsning og Lading i Frihavnen** besørger Løsning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor), 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil:** Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar **Lods** benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Løsning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indsejlingen og største Del af Søndre Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Skibsafgift (pr. Reg.-Ton)** 25 Øre. Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. **Lodser** ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrund“. Faste Takster. **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. Netto Reg.-Ton. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** 1 Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Løsning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. - **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOLBÆK

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

Havneafgifter pr. Reg.-Ton (saavel for ind som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. med 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.

Løsning 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.

Løsning og Lastning **Jernbanespor** **Pakhuse** til Leje.
Faste Takster. langs Kajerne.

Elektrisk Løsebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Kølhaling.

ENGLAND OG MOTORSKIBS-TONNAGEN

I England er den under Bygning værende Motorskibs-Tonnage 41 pCt. mindre end den under Bygning værende Dampskibs-Tonnage, medens det modsatte Forhold gør sig gældende i Udlandet, hvor Nybygningerne af Motorskibe overstiger Dampskibene med 58 pCt. I Storbritannien sattes der i Fjor 350,000 Tons mindre i Vandet end det foregaaende Aar, medens Udlandets Produktion af nye Skibe steg med 300,000 Tons.

Disse Kendsgerninger viser, at den britiske Handelsflaades Betydning ikke blot er aftagende, men at de udenlandske Konkurrenter yderligere styrker deres Overvægt ved at bygge forholdsvis flere Skibe af den mest effektive Type. At fastholde, at Udlandets Fremgangsmaade er forkert, saaledes som det gøres fra nogle Sider i England, er neppe rigtigt, thi hvis man fortsætter paa den Maade, vil det simpelt hen betyde, at Udlandets Handelsflaade vil blive Storbritanniens overlegen, hvadenten dette Land har Ret i sin Bedømmelse eller ej. Man kan ikke ignorere Konkurrenternes Virksomhed; hvis udenlandske Redere i det forløbne Aar har ment, at det var forsvarligt af dem at forøge deres Tonnage, er det en fattig Trøst for britiske Redere, hvis Skibe som Følge heraf ikke kan faa Fragt, at sige, at det er en forkert Politik, Udlændingene driver.

Der er intet Tonnage-Overskud.

Der hersker megen Usikkerhed med Hensyn til Spørgsmaalet om Overskuds-Tonnage. Ifølge den officielle Statistik var der den 1. Januar i Aar oplagt 393,321 Tons britiske Skibe i britiske Havne mod 556,567 Tons den 1. Oktober 1925. Denne Nedgang i Mængden af oplagt Tonnage er tilstrækkelig til at give Anledning til et optimistisk Syn paa Forholdene, men,

udtaler *The Motor Ship*, det understreges af den Kendsgerning, der sædvanligvis glemmes, at der i den britiske Handelsflaade er næsten 2 Millioner Brutto-ton af Skibe, der er over 25 Aar gamle og derfor ganske forældede. I Verdens-Handelsflaaden er der ialt omtrent 9 Millioner Tons Skibe af denne Kategori, en Tonnagemængde, der langt overstiger de oplagte Skibes. Der er ingen Overskuds-Tonnage, men overordentlig megen forældet Tonnage, og de Lande, der hurtigst erstatte denne med moderne, fuldt effektive Skibe, vil vinde Forspringet, naar Handelsforholdene bedres. Der er neppe et 20 Aar gammelt Skib i Tjeneste i Dag, som Rederen ikke vilde staa sig ved at lade hugge op.

England rangerer lavere end de andre Stater.

Det er foruroligende at se, at Storbritannien rangerer lavere end noget andet skibsbyggende Land, hvad angaar Procentdelen af Motorskibstonnage i Forhold til den samlede Tonnage bygget i Løbet af sidste Aar. Den androg for Storbritannien 25 pCt., for Tyskland 68 pCt., for Italien 72 pCt. og for Danmark 95 pCt. Der kan være særlige Grunde, der bevirker at Udviklingen af Motorskibsbygningen foregaa langsommere i England, men Forskellen her synes urimelig stor. For tre Aar siden var neppe 10 pCt. af de Skibe, der blev bygget Verden over, Motorskibe, i Dag bygges der flere Motorskibe end Dampskibe. Saadanne Kendsgerninger er ikke tilfældige og viser, at Motorskibet i det store og hele er Dampskibet overlegent. Det synes derfor, at Englands Stilling maa blive utilfredsstillende, medmindre Størsteparten af de britiske Redere beskæftiger sig mere med Motorskibets Muligheder, da Konkurrencen fra de nye udenlandske Motorskibes Side stadig skærpes.

SVENSK REDERI TRÆDER I LIKVIDATION

Rederiet Sverige-Levanten A/B har anmeldt, at det træder i Likvidation. Selskabets Ledelse erklærer imidlertid, at Anmeldelsen nærmest er af formel Natur, og ikke berører den af Selskabets Dampere trafikerede Linje paa Orienten, der i den senere Tid er bleven betydeligt udvidet ved Indsættelse paa Ruten af flere for denne særligt egnede Skibe. Det er saaledes kun Rederi-Aktieselskabet Sverige-Levanten, som forsvinder, idet Linjen fortsættes af Rederiet »Tirfing«, der vil opretholde den under Navnet »Svenska Orient Linjen«. Tirfing startede allerede sin Linje paa Orienten før Krigen, medens Sverige-Levanten A/B først

startedes i Slutningen af 1918 med Tirfing og de Broström'ske transocean Linje-Selskaber som Interessenter. Imidlertid var Forholdene i den østlige Del af Middelhavet og i Sortehavet paa Grund af politiske Forviklinger ogsaa efter Krigen i lange Tider meget vanskelige, saaledes at Sverige-Levanten's Virksomhed ikke blev, hvad man havde ventet, hvorfor Selskabet efterhaanden har afhændet sine Skibe. Efter at Forholdene er blevet mere rolige, har Trafikken imidlertid bedret sig betydeligt, og opretholdes nu ligesom i Rutens første Aar af Tirfing-Selskabets Baade.

(Fortsat fra Side 93).

bedst kan, alt imedens Skatterne og Arbejdsløsheden stiger ganske katastrofalt. Hvor bønligt man bærer sig ad kan man se af den »Lov til Handelens Fremme,« som nu er kommet i England. Man mente den vilde stimulere Handelen og mindske Arbejdsløsheden. Den eneste praktiske Virkning har imidlertid været den, at en Dampskibslinie under amerikansk Flag har sat fuld Kraft ind paa at konkurrere med de engelske Rederier, der i Forvejen har det drøjt nok. Den engelske Lov hjalp den statsunderstøttede amerikanske Skibsfart — og bekrigede den nationale. Mere parodisk kan det vel ikke være.

Om der kommer noget ud af denne Folkeforbundskongres kan man ikke sige paa Forhaand. Der er ikke meget Haab. Men alligevel. Mon ikke Tidens Elende kan lægge saa meget Tryk paa de Delegerede, at det ikke bliver Tragedien eller Farcen — man kan bruge begge Ord med samme Ret — fra Bryssel om igen. Om nogensinde, saa trænger Verden nu til sund og moralsk Handlen — og saa gjerne færre Ord. De har aldrig været af nogen Værdi i det praktiske Liv, der nu er saa haardt spændt for.

Johannes Lehmann.

Isforholdene i den finske Bugt.

Isforholdene i den finske Bugt har yderligere forværret sig som Følge af Storm, og de dér indefrosne Skibe er meget udsatte for at blive skruede ned. Fra Reval meddeles, at den estniske Damp »Skakala«, der som Følge af de stærke Isskrudninger er sprunget læk, har udsendt Nødsignaler og er blevet bjerget af Isbryderen »Suur-Töll«. Det savnede estniske Skib »Caroline« er blevet fundet ved Odinsholm, medens man stadig ikke har hørt noget om Damperen »Rheins«, der har været savnet siden den 16. Januar. Skibene »Krasnaja Snamja« og »Undine« melder, at de ligger i svær Skruis ved Kokskår. I Leningrad ligger 30 udenlandske Dampere, der ikke kan komme ud. De forlanger fra 30 til 60 Pd. Sterling om Dagen hver i Erstatning af Havnebestyrelsen.

Frederikshavn-Gøteborg Ruten.

Hallands Dampskibsselskab har til Opretholdelse af Frederikshavn-Gøteborg Ruten af den svenske Regering faaet tilstaaet en Subvention paa 20,000 Kr. under Forudsætning af, at den danske Stat vedblivende yder Selskabet en Subvention paa 60,000 Kr.

50 Aars Jubilæum.

Søassuranceforeningen »Erø« fejrede Torsdag den 4. ds. sit 50 Aars Jubilæum.

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 Havnekantor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsepl. m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergnings-damper fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet tilsander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjelpekruer, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staaletskibbyggeri og Reparationsværft. Flere Træskibbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

NEXØ

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

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørges af Modtageren.

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

NØRRESUNDBY

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

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

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

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

Vand 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.

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, Lægtre 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

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

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

Losning og Lastning besørges ved 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 Kølhalingsplads for mindre Skibe.

NYBORG

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

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og Østre Havnebassin 24 Fod, i Vestre Havnebassin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodsning:** Fra Søen til Stige Lodsfrid. 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 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. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 " " "

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales ½ for Udgaende.

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

Vand: 2 Kr. pr. 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. Dykkerassistanse forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

**SKIBS-PROVIANTERINGS-
HANDLERE**

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

SKIBS-MÆGLERE

Edsv. MÆGLERE · MÆGLERFIRMAER

København:

Danish Shipping Co., Ltd.. A/S, Sct. Annæplads 28.

C. K. Hansen, Amaliegade 29 B.

Holm & Wonsild, Amaliegade 36.

A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus: Carl v. d. Hude.

Aalborg: Johs. Utzon.

Esbjerg: I. Lauritzen.

Frederikshavn: Nic. Pedersen, H. Christensens Eftf.

Nørre Sundby: N. C. Bach.

N. F. Stegmann.

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

(Fra en særlig Korrespondent).

Appelsinhøsten i Valencia-Distriktet samt i Cartagena og Murcia-Distrikterne indtraf i denne Sæson meget sent paa Grund af ualmindelig voldsomme og langvarige Regnperioder. Desuagtet blev de inden den 5. December fragtede Dampere prompt lastede, selv om Befragterne iøvrigt var tilbageholdne.

Anderledes stillede Forholdet sig, da den haarde Frostperiode indtraf i December og ødelagde en stor Del af Appelsinhøsten. Der blev straks givet Ordre til, naar det var muligt, at beordre Damperne bort fra Kysten; allerede ankomne Dampere fik længere Liggetid, og da hertil yderligere kom Helligdagene ved Jul og Nytaar, standsede Afskibningen af Appelsiner næsten ganske, saaledes at Udførelsen af Appelsiner i December 1925 ikke nær naaede op til Halvdelen af det i samme Maaned det foregaaende Aar afskibede Kvantum.

De Redere, der havde holdt fast paa, at med Hensyn til Liggetid gjaldt: »time counting from arrival at or off port, whether steamer is in berth or not«, blev selvfølgelig holdt skadesløse for den længere Ventetid ved Kysten.

Det nye Certeparti.

Baltic and White Sea Conferencens Bestræbelser for Indførelsen af et nyt Certeparti for Frugtfarten følges her med største Opmærksomhed. I al Almindelighed svarer det nye Certepartis Grundbestemmelser til de

virkelige Forhold, og det maa haabes, at Rederne ved dette Certeparti fremtidig spares for store Skuffelser. Hæderlige Firmaer paa denne Kyst har altid efter bedste Evne søgt at give de dem betroede Skibe en hurtig og billig Ekspedition, og det er beklageligt, at et stort Antal Redere stadig overlader deres Skibe til uansvarlige Firmaer og derved bringer sig selv Tab og Skuffelser, som de kunde undgaa.

Bedre Udsigter for Februar.

Heller ikke for Januar tegnede Forholdene sig lyse. Afskibningsmængderne er blevet stærkt formindskede som Følge af Frosten, og Afskiberne holder sig tilbage paa Grund af Meldinger om lavere Salgspriser i England og paa Kontinentet. Situationen er i Virkeligheden ikke til at overse i Øjeblikket, idet der som Følge af den herskende lave Temperatur stadig er Fare for yderligere Frostskade. Dampere, ogsaa forholdsvis nye Baade paa 60-90,000 Kbf., kan derfor for Tiden kun placeres til vigende Rater, 25/- til 27/6 pr. 100 Kbf., medens større Dampere faar endnu mindre. Saasart man er klar over, hvor stor Skade Frosten har voldt, vil Befragtingen sikkert blive livligere, og i Februar vil man antagelig kunne regne med en Stramning af Raterne.

Hvad Ertsfragterne angaar er Forholdene uforandrede.

HANDELEN MED RUSLAND

Den danske Legation i Moskva indberetter til Udenrigsministeriet, at Handelskommissariatets Organ *Vneschnaja Torgovlja* af 20. December f. A. indeholder følgende Meddelelse om Forsikring af Import- og Eksportvarer.

Varer, som eksporteres eller importeres henholdsvis fra og til Sovjetunionen og Vesteuropa, Randstaterne, Amerika, Palæstina og Egypten, skal ifølge Kontrakt afsluttet mellem Finanskommissariatet og Vneschtorg forsikres i det herfor oprettede Forsikringsselskab Black Sea and Baltic General Insurance Company Ltd. (Blackbalsea), London.

Eksport- og Importvarer fra Sovjetunionen og Orienten og omvendt forsikres i »Gosstrach«.

Der oprettes Agenturer for det blandede Selskab »Blackbalsea« i alle Vesteuropas Lande, Amerika, Randstaterne, Ægypten, Palæstina. I Orienten opretter »Gosstrach« sine Repræsentationer.

»Blackbalsea«s Repræsentant i Sovjetunionen er »Gosstrach«. Efter den ovennævnte Kontrakt mellem Vneschtorg og Finanskommissariatet overgaa alle Handelsdelegationernes, Arkos', Centrosojus', Selskosojus' og andre Regeringsorganers løbende Generalpolicer og ligeledes Generalpolicer udstedt af »Gosstrach« for Forretning af Eksport- og Importvarer fra og til Sovjetunionen og vesteuropæiske Lande, Randstaterne, Amerika, Palæstina og Egypten til det oprettede Forsikringsselskab.

Forsikringen af Eksport- og Importvarer kan tegnes fra og til ethvert Sted i Sovjetunionen.

Vneschtorg og Finanskommissariatet har henstillet til alle Institutioner, som udfører Eksport- og Importoperationer, at træffe Foranstaltninger til at koncentrere Forsikringerne i »Blackbalsea« for al Eksport og Import baade for c.i.f. og f.o.b. Operationer indenfor dette Selskabs Omraade.

„ISBJØRN“ SLÆBER „EMMA MÆRSK“
UD AF ISEN

S tatsisbryderen »Isbjørn«, der som bekendt blev sendt til den finske Bugt for at hjælpe det danske Motorskib »Emma Mærsk« ud af Isen, naaede den nød-stedte Baad for nogle Dage siden, men maatte saa søge ind til Reval for at supplere sin Bunkerbeholdning. Den er nu vendt tilbage til »Emma Mærsk« og har taget den paa Slæb vestover; Skibene var Tirsdag naaede 30 Sømil vest for Hogland, men Isforholdene er meget vanskelige, saa Sejladsen foregaar under store Besværligheder.

Forlis — 6 Mand reddet.

»Norddeutscher Lloyd«s Damper »Bremen«, der i Mandags indkom til Queenstown, blev ved Ankomsten hilst med Begejstring, idet den havde reddet 6 Mand af Besætningen paa den britiske Damper »Laristan« og gjort ihærdige, men des-

være mislykkede Forsøg paa at redde Resten af Besætningen. »Bremen« havde midt i Atlanterhavet opfanget »Laristan«s traadløse Signal om Hjælp. I den haarde Storm var det umuligt at sætte en Baad i Søn, men det viste sig, at »Laristan« havde en Baad klar paa Styrbordssiden. En Line blev gjort fast i denne, og 7 Mand gik i Baaden, der derefter haledes over til »Bremen«. En af de om Bord værende skylledes i Søn og druknede. Man gjorde derefter fra »Bremen« talrige Forsøg paa at redde Resten af Mandskabet fra »Laristan«, men de mislykkedes alle.

»Bremen« forblev ved det synkende Skib i 1½ Døgn, indtil dette omsider sank med Resten af Besætningen, 24 Mand.

J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER
Prins Hendrikkade 57
Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410
Telegr.-Adr.: »Jecofes«

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

ISMELDINGER PR. 5. FEBRUAR 1926

Danmark.

Løgstør (1) i Løbet mod E. og W. spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Nysted (1) Havnen tynd Fastis, Bredningen svær Drivis, kun for kraftige Motorsejlskibe.

Sverige.

Sundsvall: Søen svær Drivis, Bramö-Draghällan-Sundsvall svær Fastis, lukket.
Ørskär og Söderarm: usigtbart.
Sandhamn: Søen Sjapis, vanskelig for Sejlskibe. Til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Landsort: Søen isfri. Til Stockholm svær Fastis, Rende.
Hävringe-Oxelösund: sammenpakket Is, lukket for Sejlskibe.
Kalmarsund: N. og S. for Kalmar kun med Isbryderhjælp.
Strömstad: Dynekilen indre Del svær Fastis, til tværs af Laholmen Rende. Idefjorden svær Fastis, til Krokstrand Rende.

Estland.

Zerel, Filsand, Dagerort, Dagö N.: usigtbart.

Odensholm: sammenpakket Is, kun med Isbryderhjælp.
Pakerort: Drivis, kun for kraftige Dampere.
Nargö N.: svær Drivis, kun med Isbryderhjælp.
Reval Red: svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Kokskär: svær Drivis, lukket.
Ekholm, Stenskär, Narva, Kynö, Verder, Vorms: svær Fastis, lukket.
»Isbjørn« meddeler (Radio 3/2 Morgen): Med »Emma Mærsk« i Reval Bugt, Skrueis.

Lettland.

Papensee, Libau, Steinort, Vindau: isfri.
Lysserort: usigtbart.
Michaelsturm: isfrit.
Domesnæs og Messaragotsem: usigtbart.
Riga: Søen og Havnen isfri.
Haynash: svær Fastis, lukket.

Tyskland.

Königsberg Seekanal: svær Fastis, Rende.
Swinemünde: Havnen svær Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Haff spredt Drivis, Rende.
Elben, Brunsbüttelkoog: usigtbart.

TRÆLASTFARTEN PAA HVIDEHAVET

Det russiske Blad *Vesjesj Torgovl* meddeler angaaende Trælastfarten paa Hvidehavet, at der i 1925 til denne Fart fragtedes ialt 466 Skibe. Af disse Skibe fragtedes 423 gennem »Russonorse« og fordeler sig paa de forskellige Nationer saaledes: 237 norske Skibe, 37 danske, 86 svenske, 8 britiske, 51 tyske og 4 hollandske Baade. Bladet udtaler sin Utilfredshed med de høje Fragter paa Hvidehavet, og det giver hovedsagelig de norske Redere Skylden for disse. Da Sverige i Begyndelsen af 1925 begyndte at deltage i Befragtningsvirksomheden paa Hvidehavet, hedder det, lykkedes det at tvinge Nordmændene til at sænke Fragterne. Artiklen slutter med at anbefale, at der lægges et stærkt Pres paa »Russonorse«, for at Frag-

terne kan blive yderligere nedsat i den kommende Sæson.

N. H. & S. T. bemærker hertil, at det herefter synes nødvendigt at tilvejebringe et nøje Samarbejde mellem de norske og de svenske Redere for at imødegaa Forsøgene paa en Reduktion af Fragterne.

Kollisioner i Kielerkanalen.

Forleden kolliderede to danske Dampere i Kielerkanalen med to tyske Dampere. De danske Baade var »Norman Isles« og »Yrsa«, af hvilke den førstnævnte kolliderede med Damperen »Glückauf« af Hamburg, medens »Yrsa« kolliderede med »Pera« af Hamburg. »Norman Isles« og »Glückauf« blev begge stærkt beskadigede, medens de to andre Baade slap med mindre Skader.

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.
AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVNMONTREAL (CANADA)
TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Marstal Staalskibsbyggeri nedlægges.

Et sikkert Forlydende i *Ærø Avis* vil vide, at de Forhandlinger, som i den senere Tid har været ført mellem Marstal Havnebestyrelse og Ingeniør *Bondeguard* om Lejeforholdene ved Staalskibsværftet er endt resultatløse, hvorfor Værftet vil blive nedlagt.

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges i Dag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Nordpol«, Værftets Byggenummer 340, bygget for Regning A/S. Dampskibsselskabet Norden, her.

Skibet, der er et Søsterskib til de to tidligere til samme Rederi byggede Motorskibe, er bygget til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

380'—0"×53'—6"×36'—0",

og Bæreevnen er ca. 9,000 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2,600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet samt enkelte indbudte.

Mistet Roret.

Da Fiskekutteren »Batanic« fra Esbjerg Tirsdag laa ude paa Fiskepladsen paa Doggerbank mistede den Roret. Skipperen var imidlertid ikke tabt bag en Vogn. Han tog et af de tykke Fiskertove og lavede en »Hanefod«, hvormed han prøvede at styre, men det vilde ikke gaa. Søen var for haard, saa tog han sin Storbom ned, og med den som Ror naaede Kutteren ind til Esbjerg ny Havn om Morgenen Dagen efter.

Forhøjede Fyr- og Baakeafgifter i Sverige.

Den svenske Regering har dekretet, at Fyr- og Baakeafgifterne fra og med 1. Februar i Aar forhøjes med 5 pCt. For Forhøjelsen fritages Sejlskibe, hvadenten de er forsynede med Motor eller ej, Pramme samt Skibe, der udelukkende benyttes til Isbrydning.

Ejendommelig Aarsag til Grundstødning.

Grängesberg-Selskabets Dampner »Gellivare« grundstødte d. 13. Januar paa Ermsfloden, men kom senere flod ved egen Hjælp. Aarsagen til Grundstødningen var ret usædvanlig.

Ved Indsejlingen findes en hvid og en rød Lysbøje, af hvilke den hvide skal tages om Bagborg, den røde om Styrbord. Den hvide Bøje var ved denne Lejlighed taget ind til Reparation, saaledes at kun den røde Bøje var paa Plads. Da »Gellivare« var for Indgaaende, saa Lødsen imidlertid kun en hvid Lysbøje. I den Tro, at dennes Reparation var bleven tilendebragt og Bøjen lagt paa Plads, og at den røde Bøje derefter var taget ind til Eftersyn, tog han det hvide Lys om Bagbord med det Resultat, at Dampneren løb paa Grund. Det viste sig senere, at det var den røde Bøje, der laa paa Plads, men at det røde Glas var blevet slaet i Stykker, saaledes at Bøjen viste hvidt Lys.

Rotorskibets Saga ude?

For nogen Tid siden meddeltes det, at det Flettnerske Rotorskib skulde en Tur til Danmark, hvilket dog ikke bliver til noget, idet det hanseatiske Motorrederi, der byggede Rotorskibet, er kommet i Betalingsvanskeligheder. Det er ikke lykkes at gøre Forretninger med det mærkelige Fartøj, og man har derfor ikke kunnet udvikle Principperne eller fortsætte Forsøgene. Rotorskibet maa anses for et mislykket Eksperiment, der næppe vil kunne føres videre. Det har ifølge *Sub. Amtst.* ikke været muligt at opnaa Fragter for Skibet, der for Tiden ligger ubenyttet, og som paa Grund af Vanskelighederne for Rederiet næppe kommer i Søen mere.

Endelig Overenskomst mellem de mindre Sejlskibe og Sømændenes Forbund.

Efter hvad *Sub. Amtst.* erfarer, vil der den 31. Januar blive afholdt et Møde mellem »Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe« og Sømændenes Forbund. Man vil ved denne Lejlighed underskrive den Overenskomst, som nu alle Afdelinger indenfor Sejlskibsrederiforeningen har sluttet sig til. Overenskomsten vil derefter straks træde i Kraft.

Passeret Vraggods.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler:

Dansk Dampner »Fredensbro« rapporterer over Blaavand Radio: En Mast eller anden Vragstump, ragende ca. 5 Fod over Vandet og fastsiddende til en Genstand under Vandet, er passeret Mandag den 25. Januar Kl. 8 — G.M.T. — paa 55° 2' N. Brd., 5° 53' Ø. Lgd.

Reddet ved den traadløse Telegraf.

Den tyske Dampner »Villagarzia«, tilhørende Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft i Hamburg, modtog den 22. November Kl. 8½ Form. fra den amerikanske Dampner »Cerro Azul« følgende traadløse Telegram:

Brasiliansk Skib »Mogy« eksploderede i Aftes Kl. 10 i Nærheden af Sao Thomé. Vi har reddet Kaptajnen og en Mand af Besætningen. Vær saa god at holde Udkig efter muligt overlevende. Vi har yderligere optaget 2 Mand af Besætningen paa 21° 50" s. Br. 40,23° v. L., 16 Mand savnes endnu.

Skønt »Villagarzia« allerede var 9 Sømil syd for det nævnte Sted, vendte det dog og satte Kurs efter den amerikanske Dampner. Kl. 9.40 observeredes fra »Villagarzia« 2 Redningsbøjer, og Skibet var saaledes aabenbart naaet til Ulykkestedet. Pludselig fik de fra Skibet Øje paa en Mand, der ragede halvt op af Vandet, og 1. Styrmand og 4 Mand gik i en Baad, der faa Minutter efter vendte tilbage med Manden, der var fundet drivende paa nogle Planker. Saa snart Manden var kommet over i Baaden faldt han bevidstløs om. Hajerne sværmede omkring den paa Planker liggende Mand, og efter at han var kommet over i Baaden fulgte de denne tilbage til Skibet. Den reddede Mand, der under Skibslægens Behandling hurtigt kom til sig selv, fortalte, at de fra Begyndelsen havde været 6 Mand paa en Planke, men da han syntes, at de var for mange, var han svømmet over til noget andet Vraggods. Han havde herfra set, hvorledes den ene efter den anden af Folkene var blevet trukket ned af Hajerne, og da Amerikanerne havde reddet to Mand, der laa i Nærheden af ham, havde han raabt, men var ikke blevet hørt. Han kunde paa Grund af Søgangen ikke staa paa de Planker, han var naaet hen til, da de var omsværmet af Hajer, der øjeblikkelig vilde have grebet ham, hvis han var faldet i Vandet, og han havde gentagne Gange maattet slaa efter dem, naar de blev for nærgaaende.

Prøvetur.

I Lørdags foretoges der en vellykket Prøvetur med den nye svenske Statsbryder, der med normalt Damptryk opnaaede en Hastighed af 14 Knob. Der vil blive foretaget endnu en Prøvetur med Forceringsprøve, hvorefter Isbryderen afgaar til Stockholm for at begynde sit Arbejde i Isen.

Den største Motorfærge i Verden.

Anvendelse af Motor til Fremdrift af store Tog-Færger er endnu ret ny, men der er dog i den sidste Tid bygget et Par Skibe af denne Art. Langt den største er en Færge, som Entre Rios Railway Co. har bestilt til Fart over Paranafloden mellem Ibcuy, (Provinzen Entre Rios) og Zarate (Provinzen Buenos Aires) en Strækning af 50 miles. Færgens Længde bliver 355' 6", Bredde 59' 7" og Dybde 19' 9". Den forsynes med 4 Jernbanespor og faar en Overbygning eller Bro, under hvilken Togene kan passere.

Motorerne, der leveres af Harland & Wolff, er af Burmeister & Wain Typen, og hver af de 6-cylindrede Motorer udvikler 700 b.h.p. ved 200 Omdrejninger i Minuttet.

Nye Bestillinger hos Götaverken.

Aktieselskabet Borgestad i Porsgrund har bestilt endnu et Motorskib hos Götaverken. Skibet, der skal være paa 8,300 Tons d.w., faar Motorer, der skal kunne udvikle ialt 2,600 I.H.K. Skibet skal afleveres i Juni 1927.

Firmaet Chr. Gundersen & Co., Oslo, har hos Götaverken bestilt et Frugtskib paa ca. 104,000 Kubikfod. Skibet skal forsynes med Dieselmotor, skal have en garanteret Fart af 14 Knob og skal afleveres 1. April 1927. Bygningsprisen bliver 1,357,500 sv. Kr.

Næstved Jernbeton- og Skibsbyggeri solgt.

Paa en Generalforsamling for nogle Dage siden i A/S Næstved Jernbeton- og Skibsbyggeri i Likvidation vedtoges det at sælge Selskabets Aktiver. Værftet, der i flere Aar har ligget stille, er med de til det hørende Bygninger derefter blevet solgt til et Konsortium for 55,000 Kr. Værftet har i sin Tid kostet Aktionærerne 540,000 Kr.

Den australske Indvandningslov.

To norske Sømænd, *H. Helgesen* og *J. Hodal*, stod for kort Tid siden tiltalt for Retten i Tauranga for at være deserterede fra Dampskibet »Henrik Ibsen« og landet i New Zealand, hvorved de havde krænket Loven til Begrænsning af Indvandringen. Begge de Anklagede fik en Bøde paa 10 sh. hver og blev dømt til at betale de paaløbne Omkostninger, 50sh., ligesom de blev udvist fra New Zealand. De vil midlertid blive tilbageholdt der, indtil Dampneren i Løbet af 2—3 Maaneder atter anløber Øen, hvorefter de vil blive ført om Bord i Skibet.

GOOLE

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDEMLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KUL-ÅPSKIBNINGSHAVNE
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:

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

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

LONDON

T. SHERBURN

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & 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

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» 3/7, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 SGT. 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 FORSKELIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehren»

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 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.

NEWPORT,
MON

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» · »Stag»

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. GRANZOW, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøgade 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NORLAND

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: Agent for Norge:
J. E. GRANZOW, THOROLF HANSEN,
Nørresøgade 17, København. Bergen.

Skibsbrand i Øresund.

Da Motorskibet »Jenny« af Masnedesund i Mandags Eftermiddags, paa Rejse fra Holbæk til Rønne, var udfør Skodsborg, opstod der Ild i Skibet, stammende fra Motorrummet, og da Situationen syntes kritisk, blev »Det forenede Bugserielskab« anmodet om at sende Assistance. Bjergningsdamperen »Tyr« gik saa ud til den nødstedte »Jenny«, hvis Agterskib stod i Flamme, da Hjælpen kom. »Tyr« fik Ilden slukket, men forinden var Kahytten og Motorrummet ødelagt. »Jenny« blev derefter slæbt ind til København for Reparation.

Oplagt engelsk Tonnage.

Chamber of Shippings Oplysninger over den ved Aarets Begyndelse i de vigtigste britiske Havne oplagte Tonnage viser, at der sammenlignet med for 3 Maaneder siden er et Fald paa 166,700 Tons eller 29 pCt. og sammenlignet med for et Aar siden paa 16.5 pCt.. Der var oplagt den 1. April 1925 ialt 393,062 Netto Tons, den 1. Juli 777,179 Tons, den 1. Oktober 574,364 Tons og den 1. Januar 1926 ialt 407,664 Netto Tons.

Kombin. gods- og passager- damper eller motorbaat

Størrelse cirka 75 fot længde og med god fart kjøpes. Tilbud med tegning, fotografi og specifikation utbedes snarest.

Ofotens Dampskibsselskab, Narvik.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. FEBRUAR 1926.

London	19,68	Madrid	57,35
New York	405,50	Amsterdam	162,70
Berlin	96,45	Stockholm	108,45
Paris	15,40	Oslo	82,45
Antwerpen	18,60	Helsingfors	10,21
Zürich	78,25	Prag	12,01
Rom	16,45	Wien	57,15

POSITIONSLISTE PR. 1. FEBRUAR 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Brunshüttel 30.1.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Ernden 18.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Valencia 30.1. til Schiedam.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. København 30.1.
s.s. *Alderney*, Jerne, pass. St. Vincent 21.1.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9. 25.
s.s. *Alf*, ank. Helsingborg 28.1.
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 29.1.
s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Swansea 21.1. til Licata.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 16.1.
s.s. *Anna*, afg. Hango 27.1.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Soerabaya 21.1. til Brisbane.
s.s. *Anneberg*, Kjær, ank. Hartlepool 26.1.
s.s. *Arabien*, Olesen, afg. Suez 28.1.
s.s. *Argentina*, Juel Larsen, i Dok i Helsingør 23.1.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 31.1. til Rio.
s.s. *Arkansas*, ank. København 28.1.
m.s. *Asia*, afg. Antwerpen 24.1. til Singapore.
s.s. *Askø*, Olsen, ank. Methil 29.1.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Bordeaux 20.1.
s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Malta 31.1. paa Rejse til Bombay.
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Scilly Isles 14.1. paa Rejse til Vancouver.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. København 31.1.
s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt i København.
s.s. *Belgien*, afg. Seaham 28.1.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 1.-2.2. til Aalborg.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruten.
s.s. *Berghus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. København 31.1.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Wear 31.1.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 29.12.25.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 11.1.
s.s. *Bodil*, ank. Watchet 30.1.
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 19.1.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 28.1.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 1.2.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Rouen 1.2.

s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia Blanca 16.1. til Skandivanien.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Catania 31.1.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Svendborg 13.12.25.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 29.1.
s.s. *Britta*, ank. Dunkirk 26.1.
s.s. *Broholm*, afg. Blyth 1.-2.2. til Catania.
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Guantanamo 29.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
m.s. *California*, Wenk, afg. Barry 30.1. til River Plate.
s.s. *Carmen*, ank. Abo 26.1.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Valencia 30.1. til Sines.
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Tacoma 27.1. til San Francisco.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Newport News 20.1.
s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Cardiff 30.1. til St. Vincent.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. New Orleans 29.1. til Progreso.
s.s. *Cyriil*, Duhn, afg. Lagos 30.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Riga 1.2.
s.s. *Dan*, Martensen, ank. Lübeck, 31.1.
s.s. *Danefelt*, Christoffersen, afg. Immingham 30.1. til Aalborg.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Skelskør 28.1.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Riga 22.1.
s.s. *Danery*, Voss, ank. Nakskov 26.1.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 30.1. til Boston.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 31.1.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 29.1. til Singapore.
s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Miami.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, pass. Cabocavoeiro 29.1.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Barcelona 26.1.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Carthage 30.1. til Dunkerque.
s.s. *Ella*, oplagt i København siden 5.12.25.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Methil 20.1..
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Tunis 30.1.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Methil 27.1.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Grangemouth 30.1. til Frederikshavn for Ordre.
s.s. *England*, Stengade, afg. Colon 25.1.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Goole 31.1.
s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
s.s. *Erik B*, Jørgensen, afg. East London 25.1. til Dunkirk.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Esbjerg 30.1.
s.s. *Esbjerg Snare*, oplagt siden 4.10.25.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. København 30.1.
s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Rotterdam 1.2.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 8.1.
s.s. *Express*, oplagt 13.10.25.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute-fart Kbh.-sydfynske Pladser.
m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Bangkok 25.1.

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 Ladbninger, af Jernbane-Materiel, Maskiner og andet Stykgods. Tilsynsførende med Stuvning af Ladbninger i enhver Havn i Storbritannien. Undersøgelse af Stuvninger og beskadede Ladbninger og Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, NEWPORT, MON.

s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 28.1.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Fr.havn og Kbh.-Aalborg Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Skjoldan, ank. København 15.1.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Hull 6.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Hamburg 29.1.
 s.s. *Frankrig*, afg. Aalborg 28.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Nuevitas 27.1.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Aarhus 27.1.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. Gøteborg 11.1. i Dok.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Huelva 30.1.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, afg. Blyth 2.2. til Sarpsborg.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Miami 26.1. til Caba.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, pass. Brunsbüttel 31.1.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Aalborg 11.1. til Key West.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Oran 28.1.
 s.s. *Gunver*, afg. Marseille 28.1.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Windau 1.2. til København.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Beckton 30.1. til København.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Finisterre 1.2.
 s.s. *Hans Broge*, Winther, ank. Aalborg 29.1.
 s.s. *Hans Tawsen*, ank. Swansea 1.2.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, ank. Hangø 26.1.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, ank. Jaffa 31.1.
 s.s. *Helga*, afg. Port Vendres 29.1.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Halifax 30.1. til København.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Sunderland 23.1.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. København 1.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Dok i Frederikshavn siden 26.1.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbh. 26.1. til Manchester.
 s.s. *Holland*, afg. Danzig 29.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Balboa 29.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Monastir 24.1.
 s.s. *Inger*, afg. Sousse 30.1.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Horsens 27.1.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Portland Me. 29.1. til Norfolk.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Rufisque 13.1. til New York.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Hull 24.1.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 23.1.
 s.s. *Jenny*, ank. Porto Empedocle 29.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Liverpool, 1.2.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, afg. Swansea 30.1.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Cardiff 23.1. til Providence.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Colorado 22.1.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Algier 27.1.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Gibraltar 30.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Plymouth 29.1.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Stettin 27.1.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. San Carlos 31.1.
 s.s. *Karla*, ank. København 26.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Horsens 1.2. til Danzig.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. London 29.1.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. Baltimore, 27.1. til St. John N.B.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Shimonski 1.2.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, afg. Vejle 28.1. til Sunderland.
 s.s. *Knud*, Ankensen, ank. Antwerpen 29.1.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Grimsby 28.1.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Havana 29.1.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlsø, ank. København 16.1.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Frederikshavn 25.12.25.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Plymouth 14.12. til Melbourne.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Helsingør 7.1.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Trondhjem 29.1.
 s.s. *Lillian*, afg. Grimsby 30.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. New York 28.1.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 2.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 25.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Kragh, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnuus*, ank. København 31.1.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Barry 27.1. til Boston.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, i Kbh.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Tsingtao 31.1. til Shanghai.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Helsingør 26.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Hamburg 30.1. til Cardiff.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Newport 26.1.

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LÜBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:
O. J. ESKILDTSEN & CO. KØBENHAVN

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

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

W.E. RIPPON

DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·

ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtere, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med i. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

s.s. *Margrethe*, Holst, ank. København 1.2.
 s.s. *Marie*, ank. Danzig 20.1.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Grimsby 31.1.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. New York 1.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Færøerne 23.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. New Orleans 26.1.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Bermuda Road 23.1. til Beaumont.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Susa 28.1.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Oporto 1.2. til København.
 s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, ank. Stykkisholm 31.1.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Immingham 31.1.
 s.s. *Nancy*, pass. Holtenau 28.1.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Colombo 30.1.
 s.s. *Nautik*, ank. Abo 30.1.
 s.s. *Neptun*, ank. Castellon 30.1.
 s.s. *Nerma*, ank. Stettin 26.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 1.2. til København.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, ank. København 30.1.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 1.2.
 s.s. *Niobe*, afg. Danzig 29.12.25.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Requejada 1.2.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Emden 30.1.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, afg. Emden 25.1. til Luderitz.

O

m.s. *Odense*, Veirø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Bastholm, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Setubal 26.1.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Bergen 29.1.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Halifax 28.1.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.1.

P

s.s. *Pacific*, Andersen, afg. Menado 31.1. til Macassar.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. København 24.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Eureka 30.1.
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 25.1.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Kolding 29.1.
 m.s. *Peru*, Rasmusen, ank. Melbourne 6.1.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Windau 23.1.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. København 31.1.

R

s.s. *Randi*, ank. Kalmar 29.1.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, Kjær, afg. København 1.2. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Danzig 31.1.
 s.s. *Romø*, Olsen, ank. København 30.1.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Lisbon 30.1.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. København 1.2. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt siden 29.1.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 26.1. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Seine*, ank. Danzig 1.2.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 29.1.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. London 30.1. til Sunderland.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. London 27.1.
 s.s. *Sierra Leane*, Esbensen, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Karatsir 25.1. til Newcastle N.S.W.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Albany 20.1. til Colombo.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. Lisbon 30.1.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. København 27.1.

s.s. *Sigvald*, Hansen, oplagt i København.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Livorno 27.1.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Rønne 30.1. til Grangemouth.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 15.12.25.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Tarragonn 26.1.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Genoa 30.1.
 s.s. *Skjold*, afg. Middelfart 1.2. til Randers.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 25.1.
 s.s. *Skotland*, ank. Dakar 23.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Frederikshavn 24.12.25.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. London 29.1.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Port Talbot 28.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Grangemouth 29.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 23.1.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Danzig, 26.1.
 s.s. *Stella*, afg. Bordeaux 29.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, reparerer i Frederikshavn.
 s.s. *Svanholm*, ank. Antwerpen 30.1.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Sunderland 26.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Nuevitas 29.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 1.2. til Swansea.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, afg. Houston 20.1. til København.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Exportfart, afg. Newcastle 1.-2.2. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Cardiff 27.1.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 31.1. til København.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, ank. Hull 31.1.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 26.1. til København, pass. Dungeness 31.1.
 m.s. *Tonking*, Topp, afg. Singapore 27.1. til Hongkong.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Colon 18.1.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Algier 1.2. til Tunis.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Gøteborg for Reparation.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Bordeaux 31.1.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Newport 28.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 30.1. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. København 28.1.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Cardiff 29.1.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 22.1. til Harburg.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Vejle 1.2. til Immingham.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Nuevitas 26.1.
 s.s. *Vidar*, i Kbh.-London-Danmark Rute.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 30.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Cap Haitien 30.1. til Port au Prince.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Fjeldborg, oplagt i Kbh. siden 27.1.

Ø

s.s. *Jensen*, afg. Sagua 30.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Manchester 31.1.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADEABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

BOLINDERS RAAOLIE-MOTORER
FOR SKIBE OG STATIONÆR

Ingen Vandindsprøjtning.

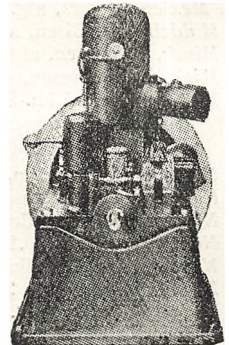
Ingen Kompressor.

Meget ringe Brændstofforbrug.

ØJEBLIKkelig IGANGSÆTNING VED ELEKTRISK GLØDESPIDS PAA RAAOLIE

OVER 15.000 BOLINDERMOTORER I DAGLIG DRIFT

ÆLDRE BOLINDERTYPER MODERNISERES



FORLANG TILBUD

Ene-repræsentant for Danmark:

HARRY LEVIN
(INGENIØRAFDLG.)FREDERIKSGADE 1
KØBENHAVN

Telefon: Central 59-5995

Telegram-Adresse: »FAIRLEVIN«

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047-2161

Telegram-Adr.: BACH

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

F. V. T. NIELSEN

SKIBS BYGNINGS INGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

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

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

AARHUUS PRIVATBANK

Aktiekapital 9 Mill. Kr. · Reservefonds ca. Kr. 4,850,000

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

Tlf. 31 · Statstlf. 51

Telegramadr.: Privatbank

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GUSTAV METZLERSKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDETelegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

WIESE & CO., LISSABON

Telegr.-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegr.-Adr.: SHIPPING

Agent for Skandnavien:

FERD. PHILIPSON & CO., KØBENHAVN K.

Amaliegade Nr. 29 B · Telegr.-Adr.: STEAMPHILIP · Telefon: 1504 og 10687

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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**

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK ^{A/S}

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

**HOWDENS
VANDRØRSKEDLER**

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S · WATKINS'

Medlemmer:

Björkö-Sund	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel.	"Mittler"
Do	Seppinen & Co. Stevedores	"	"Mannola"
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.	"	"Association"
Helsingfors	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
Sörnäs	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
Hangö	A-B. Hangö Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
Raumo	Wass & Lundberg O-Y	"	"Wass"
Räfsö & Mäntyluo	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"	"Wahlroos"
Kristinestad	The Association Stevedoring Co.	"	"Snekker"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"	"Lindqvist"
Wasa	A-B. Victor Ek O-Y	"	"Victorek"
Do	Merivälitys Osakeyhtiö	"	"Merivälitys"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co.	"	"Association"
Yxpilä	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Möllersvik	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Himango	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores	"	"Despatch"
Uleåborg	Stuvarbolaget	"	"Prompt"
Haukipudas & Ijo-Röyttä	Stuvarbolaget	"	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"	"Bygglin"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"	"Stevedoringco"
Do	Torneå Skeppstuveri Co.	"	"Stowing"

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

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

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 over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder: A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243-1244-3-1281-3 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfransk«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korreponderende Reder

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

*Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid*

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Coder: Watkins 1881 og Till. 1684. Scott's 10. Udg. 1906

CARL V. D. HUDE

SKIBSMÆGLER

AARHUS

Statstelefon No. 3

Telegr.-Adr. Hude

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD-, KULPRAM- OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugsefirma i Verden, idet det har været etableret ved
Teas-Floden som Duncan Brothers, Bugsebaad-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.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: “ALFMUNT”

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

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.

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 Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 7

FREDAG 12 · FEBRUAR 1926

33 · AARG.

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

PROTEST OG IMØDEGAAELSE

Den Protest fra et af Dansk Styrmands Forenings Medlemmer, som vi løseligt omtalte i vort sidste Nummer, offentliggør vi paa Side 110 af dette. Den ærede Indsender mener, at den i *Dansk Søfarts Tidende* offentliggjorte Statistik er angribelig og forsøger at bevise dette ved Eksempler. Vi giver ham gerne Medhold i, at en sammenlignende Statistik i mange Tilfælde er angribelig, da det ofte er næsten umuligt at faa alle bestemmende Faktorer med i Beregningen. Det fremgaar da ogsaa af den Opstilling, som Indsenderen paastaar belyser de faktiske Forhold, at disse Vanskeligheder har gjort sig gældende ved Udregningen af Indsenderens Statistik. Det fremgaar nemlig af denne, at den bygger paa et Skøn af det Antal Styrmand, der findes i de enkelte Lønklasser. Alene denne Omstændighed gør, at man ikke uden videre kan forlade sig paa Rigtigheden af de anførte Tal.

Hvad angaar den her i Bladet offentliggjorte og af Indsenderen kritiserede Statistik kan vi oplyse, at denne er beregnet efter de indsendte Lønningslister for alle Skibe, der er tilsluttet Dansk Dampskibsrederiforening. I 1924 var Gennemsnitsindtægten for 378 Førstestyrmand 520 Kroner og for 353 Andenstyrmand 376 Kr. pr. Maaned. For 1925 er Tallene endnu ikke opgjort, men med Sikkerhed kan det siges, at de ligger væsentligt højere.

Saavidt man kan se, har Indsenderen baseret sin Statistik paa alle i Skibslisten opførte Dampskibe, med et efter Skøn beregnet Antal Styrmand. Herved indrages en Del Skibe, som staar udenfor Overenskomsten, og for hvilke man savner paalidelige Oplysninger om Styrmandenes Hyre. *Søfarts Tidende* har derfor ikke medtaget saadanne Skibe. Indsenderen skærer derimod alle over en Kam og regner efter Skøn.

Ved Omtalen af de Tillæg, der i 1914 blev ydet til den faste Hyre, kommer Indsenderen til det Resultat, at de siden 1914 foretagne Ændringer i Tillægsbestemmelserne forrykker den paastaede Stigning nedad.

Indsenderen er her fuldstændig paa Vildspor. I Overenskomsten for 1914 eksisterede der kun et Tillæg paa 15 pCt. for Fart paa fremmede Verdensdele. Med de dagældende Hyrer kunde en 1. Styrmand med 8 Aars Anciennitet opnaa et Tillæg til Hyren af ca. 27 Kr. I Øjeblikket oppebærer en Styrmand med 8 Aars Anciennitet et Tillæg af 55 Kr. til den faste Hyre. Desuden oppebærer han et Tillæg af 10 pCt., hvis Skibet gaar i Timecharter udenfor Evropa i 3 Maaneder eller derover; dette Tillæg kan anslaaes til andre 50 Kr. Desuden betales der 5 pCt. Tillæg for Fart udover 6 Maaneder udenfor Evropa og yderligere 5 pCt., hvis Skibet i samme Tidsrum ikke har anløbet en Havn i Hjemlandet. Et Tillæg til Hyren som danske Redere alene af alle Redere maa yde er Bidraget til Styrmandenes Pensionsforsikring, hvad Indsenderen helt udelader i sin Beregning. Dette Tillæg, der andrager 6 pCt., plus Hyreforhøjelse i 1925, plus de forhøjede Tillæg siden 1914, bidrager til, at Redernes Udgifter

til Hyre er saa store, at dansk Skibsfart i saa Henseende staar som Nr. 1 af alle europæiske Nationer.

Naar vi i det foregaaende har givet Indsenderen Ret i, at Statistik er angribelig, maa vi paa den anden Side være berettiget til at sige, at de af ham anførte Tal er angribelige og i langt højere Grad misvisende end dem, han beklager sig over.

Hvis det stod i danske Rederes Magt at forhøje Fragterne, kunde man rolig gaa ud fra, at Spørgsmaalet om Hyrenedsættelse ikke var blevet aktuelt. Men da danske Rederes Magt ikke strækker saa langt, er der kun en Vej aaben, hvis dansk Skibsfart vedblivende skal kunne være med i Konkurrencen paa Verdensmarkedet — Nedsættelse af Udgifterne.

Rederne er fuldt ud paa det rene med, at vore Styrmand varetager Redernes Interesser paa bedste Maade, men naar Talen er om at indføre Besparelser, kan man ikke undtage Europas bedst lønnede Styrmand. De maa som alle øvrige ombordværende bidrage deres til at bevare den danske Handelsflaades Konkurrencedygtighed. Og hvis Indsenderen fra den anden Side af det store Vand havde fulgt Begivenhederne herhjemme, kunde han have sparet sig Bemærkningen om Indskrænkningerne paa Redernes Kontorer. Disse er allerede foretaget eller foretages med fornødent Hensyn til Fremtiden.

DAAD OG ANERKENDELSE

Propos Mændene fra »President Roosevelt«s tapre Redningsdaad og Englændernes spontane Anerkendelse heraf, efterlyste vi i vort sidste Nummer den danske Anerkendelse af de modige engelske Sømand, der frelste Skonnerten »Eva«s Besætning den 1. November f. A. Da »President Roosevelt«s Besætning fire Dage efter Redningsdaaden gik i Land i engelsk Havn, fik de en officiel Modtagelse som kun ellers bliver kongelige Personer til Del. Et Medlem af den engelske Regering var til Stede og overrakte dem Guld og Sølvmedailler samt den sædvanlige engelske Anerkendelse i Form af *plate*, d.v.s. forskellige Stykker Bordservice i Sølv eller Sheffield Plet. Og i Mellemtiden havde baade det engelske Udenrigsministerium og Kong Georg personlig sendt Taktelegrammer henholdsvis til den amerikanske Regering og Præsident Coolidge. Det var altsammen saa saare rimeligt og saa saare naturligt, og vi efterlyste som sagt en lignende spontan Handling i Forbindelse med en lignende Daad, som den helt modige Redning af »Eva«s Besætning.

Vi er meget glade over at kunne meddele, at de engelske Redningsmænd af »Eva«s Besætning, nemlig Ellerman Wilson Baaden »Idaho«s udmærkede Fører og Besætning, allerede samme Dag den reddede danske Besætning blev ilandsat, modtog et officielt dansk Takke-Telegram, nemlig fra vor fortræffelige Generalkonsul i London, Legationsraad Rottbøll. Men hvorfor er denne Kendsgærning holdt hemmelig? Hverken danske eller engelske Blade har hørt noget herom før nu. Vi kan vel være enige om, at selve Offentliggørelsen af Anerkendelsen er en ikke uvæsentlig Del af

samme. Ogsaa Belønningerne til Redningsmandskabet er vedtaget og blev allerede to Uger før vor Artikels Fremkomst sendt til Gesandtskabet i London til Videresendelse til rette Vedkommende. De bestaar af et Guldur med Inskription til Kaptajn Rowntree, en Prismekikkert til G. S. Anderton og smukke Cigaret-etuier til fire af Besætningen. Men hvorfor i al Verden faar hverken den danske eller engelske Offentlighed noget at vide herom, førend vi ligefrem fremtvinger disse Oplysninger? Der er jo ikke noget at skjule.

Vi har naturligvis intet Øjeblik tvivlet om Hjertelaget hos de forskellige danske Myndigheder, der har haft med denne Sag at gøre. Det var den smukke Gestus udadtil, som vi savnede og efterlyste — det var ej før dansk Sæd og Skik at sætte sit Lys under en Skæppe. Iøvrigt ved vi, at Erhvervsministeriet med vanlig Ekspeditthed tog sig af denne Sag. Det varede ganske vist næsten en Maaned, inden Erhvervsministeriet modtog Indstilling fra Sø- og Handelsretten. Men fra det Øjeblik Ministeriet havde Sagen i Hænde, gik der kun et Par Døgn med at faa den resolveret og videresendt. Og naar disse Linjer offentliggøres, kan Captain Rowntree antagelig se *the right time* paa sit Guldur med Kæde og Inskription.

OPLÆGNINGERNE OG PRISTALLET

I *Lloyds List* for 25. Januar finder vi følgende Oversigt over den i Storbritannien og Irland oplagte Tonnage:

- 1. April 1925: 312 Skibe, 393,062 N.R.T.
- 1. Juli 1925: 430 Skibe, 777,179 N.R.T.
- 1. Okt. 1925: 359 Skibe, 574,364 N.R.T.
- 1. Jan. 1926: 259 Skibe, 407,664 N.R.T.

Siden 1. Oktober er den oplagte engelske Tonnage gaaet ned med ca. 30 pCt., og Oplægningen androg pr. 1. Januar ikke 3 pCt. af hele den britiske Handelsflaade.

I Danmark stiller Oplægningen sig som følger:

- 1. April 1925: 5 Skibe, 6,346 B.R.T.
- 1. Juli 1925: 11 Skibe, 18,055 B.R.T.
- 1. Okt. 1925: 25 Skibe, 37,836 B.R.T.
- 1. Jan. 1926: 50 Skibe, 62,753 B.R.T.
- 1. Febr. 1926: 62 Skibe, 79,872 B.R.T.

Berlingske Tidende gør opmærksom paa, at siden 1. Oktober er den oplagte danske Tonnage steget med over 100 Procent, og Oplægningen andrager nu ca. 10 pCt. af den samlede danske Handelsflaade.

De anførte Tal viser med sørgelig Sikkerhed, at den danske Handelsflaade efterhaanden paa Grund af sine store Driftsudgifter bliver udelukket fra Verdensmarkedet, og maner til Forsigtighed hos dem, der ikke vil se Sandheden i Øjnene, men haardnakket tror, at Skibsfarten er et Erhverv, som man kan vedblive at stille Fordringer til.

Spørgsmaalet er nu: Vil det ny Pristal, eller de Hyre-Reduktioner dette repræsenterer, influere paa Oplægningen?

Pristallet faldt fra 219 til 194, altsaa 25 Points. Dette betyder en Nedsættelse paa 12 Procent af Mandskabets Lønninger og 9 Procent af Officerernes. Dette er selvfølgelig en ikke ringe Nedsættelse og vel egentlig større end forventet. Imidlertid maa man ikke tabe den Kendsgerning af Syne, at Nedsættelsen for Officerernes Vedkommende først træder i Kraft fra April, og altsaa ikke mærkes før til den Tid. Men rent bortset herfra, saa er Forskellen mellem Lønningerne ombord i danske Skibe og i udenlandske, selv efter den ny Pristals-Regulering, vedblivende saa stor, at de danske Redere ikke kan konkurrere i det internationale Marked. Saa desværre tror vi, at Pristals-Reguleringen ikke vil bringe meget af den oplagte Tonnage i Fart igen, men vi haaber — og Haabet beskæmmer jo ingen — at den vil hindre yderligere Oplægninger.

PROVINSENS HØJE HAVNETAKSTER

Den for faa Dage siden nedsatte trafikministerielle Kommission angaaende Provinsens Havnetakster begynder paa Lørdag sine Forhandlinger, og *Nationaltidende* har i den Anledning haft en Samtale med dens Formand, Departementschef P. A. Holck Colding.

— Kommissionens Arbejde, siger Departementschefen er for saa vidt fuldt udtrykt i selve Kommissoriet, idet vore Opgaver falder i to Dele. Vi skal dels undersøge Mulighederne for Lempelser i de nuværende Takster, som kan træde i Kraft indenfor Takstperioden, dels undersøge Mulighederne for en almindelig Revision ved Periodens Udløb om fem Aar.

Antageligt bliver det den førstnævnte Del af Opgaven, man først vil tage op til Drøftelse, naar Arbejdet begynder paa Lørdag. Iøvrigt er der i og for sig slet ikke lagt nogen Plan for Kommissionens Arbejde udover, at man maa høre, hvad alle de interesserede Parter mener. Min Opgave som Formand er jo først og fremmest at høre, hvad der bliver sagt, og derefter søge at skifte Sol og Vind lige mellem Parterne.

Departementschefens Arbejde som Formand for denne Kommission bliver næppe let eller behageligt. Hans Ministerium har jo paa Forhaand skiftet Solen og Vinden saa ulige mellem Parterne ved sin ganske meningsløse Sanktion af de nugældende Takster for en ny Fem-Aars-Periode, saa det vil blive meget vanskeligt for Kommissionens Formand at finde et Forum, hvor den ene Part — Dampskibs og Sejlskibs Repræsentanterne — ikke hele Tiden faar Solen i Øjet og Vinden lige i Ansigtet. Og han synes desværre at have den Opfattelse, at »man maa jo nøje paase, at Taksterne sættes saaledes, at Havnene kan klare sig selv. Skatteborgerne har ingen Interesse i, at Taksterne reduceres saaledes, at der gennem Skatterne maa ydes Tilskud til Havnene ved, at Kommunegarantierne for disses Laan bliver effektive, og selv om jeg forstaar, at Skibsfarten ønsker Nedsættelser, rækker Spørgsmaalet videre end til denne.«

Paa dette Punkt vil Departementschefen sikkert møde en meget kraftig Modstand fra Skibsfartens Repræsentanter. De kan som gode Købmænd ikke indse, hvorfor i al Verden de eller det øvrige Samfund skal betale for den enkelte Kommunes fejlslagne Forhaabninger for ikke lige ud at sige forvirrede Dispositioner. Hvis en Privatmand forbygger sig, maa han selv betale Smerten. Det samme maa gælde for en Kommune — saa lærer dens Beboere næste Gang at sætte nogle bedre Hoveder ind i Byraadet. Det kan være, at Departementschefen har Ret, naar han andetsteds i Interviewet hævder, »at der gennemgaaende er disponeret fornuftigt og forsigtigt.« Men *gennemgaaende* er desværre ikke det samme som i alle Tilfælde. Og det har desværre vist sig, at Havnetaksterne i Provins-havnene hidtil er blevet reguleret opad for at dække de Havne, som ikke kommer ind under Departementschefens Kategori af *gennemgaaende*. Det maa vi væk fra nu, selv om det i følelig Grad skulde gaa ud over nogle af Havnenes Økonomi.

Vi haaber ogsaa, at den nedsatte Kommission vil finde en akceptabel Nyordning af Skibsafgiften, saaledes at de større Skibe, der sejler rundt og afleverer deres Ladning i de forskellige Havne, ikke skal betale fuld Skibsafgift hvert Sted.

Iøvrigt mener vi, at Havnetaksterne maa nedsættes øjeblikkelig. Det er en fuldkommen Farce, at Takster opretholdes, der allerede var altfor høje, inden Kronestigningen kom. Nu bliver Havnenes Udgifter, takket være Pristals-Faldet, yderligere reduceret, saa lad Nedsættelsen komme med det samme.

Antel Gjerfalck

SKIBSFARTEN PAA LENINGRAD I TIDEN FRA 21-12-1925—26-1-1925

Det danske Generalkonsulat i Leningrad har fremsendt til Udenrigsministeriet en Oversigt over Skibsfarten paa Leningrad i Tiden regnet fra den 21. December f. A. til den 26. Januar d. A. Data'erne er

21.12.	Afg. »Trave«	»Marienburg«	»Reinhold«
22.12.	Afg. »Klara Blumenfeldt«	»Faust«	
24.-27.12.	Afg. »Spartak«	»Roschak«	»Fila«
		»Westfold«	
28.12.	Ank. »Arthurshof«	Afg. »Undine«	»Hans Leonhard«
		»Hornek«	»Klara Kunstmann«
	Ank. Iskanten: »Pravda«	»Tora«	
29.12.	Ank. »Juscher«	Afg. Ingen.	
30.12.	Ank. »Trotzky«	»Jan Tomp«	»Preissen«
		»Johannes Russ«	»Garibaldi«
	Ved Iskanten: »Johannes Mærsk«	»Sovjet«	
	Afsl. Lastning: »Alme«, »Leningrad«, »Kamo«.		
31.12.	Ank. »Asiatic«	»Pallas«	»Jessie Mærsk«
		»Jakob Sverdlov«	»Aspo«
		»Sofie-Marie«	
1.1.	Ank. »Laura Mærsk«		
2.1.	Ank. »Hornbach«	»Tilsit«	»Johanna«
4.1.	Afg. »Kamo«	»Krasnoje Snamja«	»Filisia«
		»Alme«	
5.1.	Afg. »Leningrad«	»Hornsee«	»Tilsit«
8.1.	Afsl. Lastning: »Laura Mærsk«	»Helga Bogge«	»Vestnik«
9.1.	Ank. »Sovjet«		
12.1.	Afsl. Lastning: »Sofie-Marie«	»Garibaldi«	»Karlsvik«
14.1.		»Johanna«	
15.1.	Afg. »Garibaldi« (Isbryder Jermak)		

Fra 15. ds. er Skibe hverken afgaaet eller ankommet.

26.1. Færdiglastede Skibe i Leningrad Havn:

»Johannes Russ«, »Jessie Mærsk«, »Laura Mærsk«, »Aspo«, »Sofie-Marie«, »Vestnik«, »Bolschevik«, »Karlsvik«, »Johanne«, »Helga Bogge«, »Pallas«.

26.1. Skibe liggende i Isen for Indgaaende:

»Ingrid Sturm« og »Johannes Mærsk« — Morskoj Kanal.

Af Oversigten synes det at fremgaa, at Sovjets egne Skibe i enkelte Tilfælde har faaet Isbryderassistance forud for andre Skibe. Saaledes blev D/S. »Sovjet«, der ankom til Morskoj Kanal samtidig med det danske D/S. »Johannes Mærsk« og det tyske D/S. »Ingrid Sturm«, ført ind til Leningrad den 9. Jan., medens de to andre Skibe blev ladet tilbage ved Morskoj Kanal, hvor de endnu ligger.

Den 8. Jan. afsluttedes Lastning af det danske D/S. »Laura Mærsk« samt to andre Skibe. Den 12. Jan. afsluttedes Lastning af Sovjets D/S. »Garibaldi«, som ved Isbryderen »Jermak«s Hjælp den 15. Jan. blev ført ud gennem Isen og den 25. Jan. ankom til aabent Vand, medens de øvrige Baade endnu ligger i Leningrad ventende paa Isbryderassistance.

Ifølge sidste Meddelelser vil Isbryderne, efter at have ført de ved Reval liggende Dampere ud til aabent Vand og efter at have indtaget Kul i Reval,

taget fra daglige officiøse Meddelelser i den der udkommende *Handels & Industritidende* og giver et temmeligt nøjagtigt Billede af Skibsekspeditionen under denne Vinters vanskelige Isforhold.

25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Melle. Stenscher og Rotscher.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Ankommet aabent Vand.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Ankommet aabent Vand.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Ved Reval.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Ankommet aabent Vand.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Ankommet aabent Vand.
25.1.	Ved Reval.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Ved Reval.	25.1.	Ved Reval.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Ved Reval.
25.1.	Ved Reval.	25.1.	Ved Sommers for Indgaaende.
25.1.	Mell. Sommers og Hogland for Indgaaende.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Morskoj Kanal.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Leningrad Havn.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Leningrad Havn.
25.1.	Ved Reval.	25.1.	Mell. Stenscher og Rotscher.
25.1.	Ved Reval.	25.1.	I Reval.
25.1.	I Reval.	25.1.	I Reval.
25.1.	Ankommet aabent Vand.	25.1.	Mell. Stenscher og Rotscher.
25.1.	Mell. Stenscher og Rotscher.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	I Reval.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Ankommet aabent Vand.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Ankommet aabent Vand.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Leningrad Havn.	26.1.	Leningrad Havn.
26.1.	Ankommet aabent Vand.	26.1.	Leningrad Havn.

»Gothenhof« — ved Tolbuchin Fyret.

»Pravda« og »Proletariat« — ved Sommers.

»Neckar«, »Tora«, »Emma Mærsk« og »Nortels« — Mell. Sommers og Hogland.

»Emilie« og »Hogland« — ved Stenscher.

»Altenhamme« — ved Honningklippen paa Skær.

paa Tilbagevejen føre de i Isen liggende 11 indgaaende Dampere til Leningrad, hvortil mindst 14 Dage vil medgaa. Først herefter kan der blive Tale om at føre de i Havnen ventende Dampere ud.

Naar man tager i Betragtning, at enkelte Dampere har været en Maaned blot om at komme til Reval, og at Isforholdene med hver Dag bliver vanskeligere, ligger det nær at antage, at de her liggende Dampere vil blive tvungen til at overvintre.

Skibsfarten paa Rotterdam, Hamburg og Antwerpen.

I Januar ankom til Rotterdam 872 Skibe med en samlet Tonnage af 1,403,868 N.R.T. mod 851 Skibe 1,316,524 N.R.T. i samme Maaned i Fjor. Dette er en Fremgang af 21 Skibe og 87,344 Tons. Skibsfarten paa Hamburg formindskedes i samme Maaned med 111 Skibe med en samlet Tonnage af 99,975 Tons, medens Antwerpen i samme Maaned kunde notere en Stigning, der androg ialt 19 Skibe med en samlet Tonnage af 127,060 N.R.T.

STYRMANDS-LØNNINGER OG VOR LØNSTATISTIK

Igennem Dansk Styrmandsforening har vi modtaget følgende Indlæg fra en Styrmand. Under »Uge til Uge« imødegaar vi disse Betragtninger.

Hr. Redaktør!

I *Dansk Søfarts Tidende* af 6. November 1925 har jeg læst en Artikel hvori De bevidner Deres lønstatistiske Uangribelighed. Da jeg tror, De har opsat den Statistik i god Tro, og at De mener, Tallene er rigtige, kunde det maaske interessere Dem og andre, der ikke har tænkt nærmere over Problemet, at høre, hvorledes de faktiske Forhold er.

En Statistik over Styrmands-Lønninger er ikke saa lige til, som *Søfarts Tidende* mener. Den Statistik, De fremfører, er ubetinget rigtig, naar de tager den nuværende Lønsskala, lægger sammen og dividerer med Antallet af Grupper, saa faar man den nuværende Gennemsnitsgage; det kunde være rigtigt; men det er forkert, følgende vil vise dette.

Siden 1914 er der blandt andet sket det, at fra en ensartet Løn er vi gaaet over til en Løn baseret paa Tonnage, derved bliver en Sammenligning meget vanskelig, det er nu saaledes, at nogle faa Styrmand har faaet en stor Stigning, hvorimod langt de fleste har faaet en beskedent Stigning; i den Gennemsnitsgage og Stigning kan jo ikke hjælpe noget, da alle de Styrmand, der ligger paa den lave Gage, ikke kan leve af, hvad de, der ligger paa den højeste Gage, faar; men ikke desto mindre har jeg gjort det for at bevise Deres statistiske Angribelighed. Tallene kan let kontrolleres ved Hjælp af Skibslisten. Vi har nu otte Lønningsklasser, der ser saaledes ud, og Styrmandsfordelingen er følgende:

Antal 1. Styrmand	Klasse	Gage	Procentforhøjelse siden 1914	
			%	
240	1	310	121	
43	2	360	157	
109	3	410	193	
108	4	440	214	
50	5	465	232	
24	6	490	250	
35	7	540	286	
23	8	565	304	

Ved at multiplicere Gagerne med det Antal Styrmand, som findes i de respektive Klasser, og dividere dette Beløb med det samlede Antal Styrmand vil det ses, at Gennem- og Procenten i Stedet for 237.1 bliver 181.4, regnet fra snitsgagen, i Stedet for den af *Søfarts Tidende* 472 bliver 394, Grundhyren 140 i 1914. Dette er dog en Forskel værd at tage i Betragtning.

For 2. Styrmand regner jeg kun med, at der er 100 til mindste Klasse, hvilket, dersom der er flere, giver en for høj Gennemsnitsgage, de andre Klasser er korrekte. Ved at gaa frem paa samme Maade som ved 1. Styrmand bliver Tallene følgende:

Antal 2. Styrmand	Klasse	Gage	Procentforhøjelse siden 1914	
			%	
100	1	260	136	
43	2	275	150	
109	3	310	182	
108	4	330	200	
50	5	345	214	
24	6	370	236	
35	7	410	273	
23	8	440	300	

Gennemsnitsgagen og Procenten er efter *Søfarts Tidende* henholdsvis 361 og 228 pCt., i Virkeligheden er den 321 og 192 pCt.

Grundhyren 1914 var 110.

De forskellige Tillæg.

Dette er Forholdet mellem de rene Hyrer fra 1914 og 1924; men der kommer endnu mere til, som rykker denne Stigning betydeligt ned. I 1914 blev der ydet Atlanterhavstillæg, Middelhavstillæg, Kulfartstillæg, og inden for mange Rederier blev der givet Øl til Maden, dette Tillæg alene betyder med de nuværende Priser en Reduktion af 18 Kr. pr. Maaned. Atlanterhavstillægget var ca. 50 Kr., paa en Gage af 140 var det jo en stor Procent. Middelhavstillæg var ca. 20, og Kulstillægget var ca. 15 Kr. — Som Erstatning for dette har vi faaet et 5 pCt. Tillæg for Skibe, der har været borte fra Hjemlandet i mere end 6 Maaneder. Dette Tillæg regnes kun for den Tid, Skibet har været borte udover de 6 Maaneder, saa som Helhed betyder dette Tillæg ikke meget.

Hvad Sammenligning med de øvrige Landes Lønninger angaar, er det jo ikke saa lige en Sag at afgøre, hvorledes Forholdet stiller sig med Hensyn til Udgiften ved at drive Skibsfart. Desværre ligger jeg i Øjeblikket paa den anden Side af det store Vand, saa jeg har ikke ved Haanden de

forskellige Overenskomster; de Hyrer, som *Dansk Søfarts Tidende* fremfører, dækker jo ikke for alt. Der findes i de forskellige Lande Tillæg, som vi ikke har, f. Eks. Tillæg for Passagerfart, Stykgodsforstillæg, Overtidsbetaling, Arbejdstidslov, der er Bestemmelse om, at Anciennitetstillæg drejer inden for alle Rederier i Modsætning til hos os, hvor det kun drejer inden for samme Rederi. — Alt i alt tror jeg ikke, den danske Skibsfartsafdeling er dyrere end Udlandets; derimod tror jeg, at Landadministrationen af Skibene er betydelig større, end den er af Udlandets Rederier. Vi Søfarende kommer jo mange Steder, og har man Øjne og Øren aabne, har man ofte Lejlighed til at drage Sammenligninger mellem det, man ser ude og hjemme. Selv om vi ikke er Kontorfolk, kan vi dog alligevel danne os en Mening derom, og hvad Arbejdsintensiteten og Økonomien angaar, i alt Fald for det ydres Vedkommende, falder dette ikke ud i dansk Favør.

Lønningsreduktioner.

Rederne paastaar, at de danske Hyrer maa ned til eller under Udlandets Hyrer, for at der skal være Mulighed for at drive Skibsfart. Dette begrundes med, at Skibsstarten mere end noget andet er et internationalt Erhverv; men derfor behøver de danske Lønninger jo ikke at være de laveste, de næstbedste eller paa Højde med de bedste maa da ogsaa kunne give en Chance. Det er jo imidlertid sandt, at Skibsfarten tildels er international; men da en væsentlig Del af Skibsfarten bestaar af Søfarende, og de er nationale, saaledes at de eller i hvert Fald deres Familier maa leve inden for Danmarks Grænser, saa maa ogsaa deres Lønninger rette sig noget efter de Forhold, der findes i Danmark. Desværre er vi Søfarende ikke saaledes stillede, at vi kan sejle pr. Honnør, eller i hvert Fald for mindre, end vi kan leve nogenlunde anstændigt for.

Betragt engang vore Hyrer for langt den overvejende Del af vore Folk og se, hvad der kan blive ud af det. Der er ikke meget at reduceres paa. Enkelte af vore Hyrer er upaa-klagelige; men de er desværre i Mindretal. Tænk saa samtidig paa, hvad der ydes for denne Gage, en Sømands ubehagelige, helbredsnedbrydende og for det meste anstrengende Arbejde og altid Savnet af hjemlige og ordentlige Forhold og Levevilkaar. Vor Hyre dækker for alt, Hverdag som Helligdag, Nat som Dag, for dette ydes ikke Ekstrabetaling.

Da den første store Nedgangsperiode for Skibsfarten kom, gik vi med til en saa stor Reduktion, som er uden Sidsytikke inden for andre Erhverv; ydermere forlængede vi vor Arbejdstid fra 8 til 12 Timer eller til ubegrænset Tid. Andre Erhverv sukker efter 1 Times længere Arbejdstid og ser i dette deres eneste Frelse, vi gav mere end det firedobbelte for at hjælpe Skibsfarten i Gang. Nu har vi ikke mere at give af; det maa være indlysende for enhver, at en 10—15 pCt. Reduktion, som foreslaaet af Rederiforeningens ærede Næstformand, ikke kan bæres af de smaa Gager, som de fleste af vore Folk oppehæver.

Nuværende Minister *Høst* sagde engang (under Forhandling, da vi mente, at Skibsfarten tjente saa kolossalt, at der ogsaa maatte kunne blive lidt til os), »at han ikke kunde indse, hvad det kom os Styrmand ved, at Rederne tjente mange Penge, da en Styrmand jo skulde have sin Gage, hvad enten Rederne tjente Penge eller ej.«

Dette er jo tildels rigtig, men saa er det heller ikke logisk, at vi skal bære Byrden i Nedgangstider, naar vi ikke maa faa Del i den gyldne Tid.

Dersom Skibsfarten ikke kan bære de nuværende Søfarendes Lønninger, saa hører den op med at være, hvad *Dansk Søfarts Tidende* kalder for et herligt Erhverv, for den første Ting, man kunde forlange af et Erhverv, er, at det til dem, der har den sværeste Part af Arbejdet, og som har ofret hele deres Liv paa dette Erhverv, kan betale nogenlunde ordentlige Lønninger, ellers hører dette Erhverv op med at have Levebetingelse, og saa maa det i Guds Navn holde op.

Besparelser paa andre Omraader.

Dette, jeg nu har skrevet, er ikke alene for at berigtige Statistiken, men samtidig for, at ikke Rederne i disse sløje Tider skal stirre sig blinde paa de Søfarendes Gager og paa den Tro, at en Reduktion paa 10 pCt. er det eneste saliggørende. Herregud, hvad betyder en Reduktion paa 10 pCt. paa langt de fleste af vore Skibes Budget; paa Skibene op til 2,000 B.R.T. vil det højst kunne dreje sig om 400 Kr. om Maaneden for den samlede Besætning, ellers mellem 200 og 400. Dette vil dog ikke kunne forandre et stort Underskud til Overskud; var dette Tilfældet, vilde jo en hvilken som helst Direktør eller Kontorchef jo med Glæde tage henholdsvis 5,000 eller 2,000 af deres Gager for at holde det hele gaaende, dér vilde det jo ikke mærkes saa meget, hvorimod en 50 Kr. paa en Gage af 3—400 Kr. betyder uamaadeligt meget. — Det gør os Søfarende bitre til Stadighed at se, skont det er os, der til daglig bærer Lasset ved Søfarten, at det ogsaa er os, der skal reduceres og trækkes fra i alle

(Fortsættes Side 112).

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 9. Februar 1926.

Statistikken viser, at Verdenstonnagen er gaaet stærkt frem i Aarene efter Krigen, medens Handelen og Omsætningen er gaaet den modsatte Vej med det Resultat, at Skibsfarten er inde i en Krise som aldrig før. Den oplagte Tonnage er ikke paa langt nær stor nok til at kunne forandre Fragtmarkedet, og det er et Spørgsmaal, om Oplægning alene kan raade Bod paa Misèren.

En engelsk Reder foreslaar, at Staten yder en Godtgørelse af £1.0.0 pr. Ton for al den Tonnage, som hugges op. Idéen er sikkert god nok, men vanskelig at praktisere, selv om de enkelte Lande i det lange Løb kun kan være tjent med, at den gamle og dyre Tonnage forsvinder. Det viser sig, at de fleste gamle Baade, som sælges til de sydlige Lande til lidt over Ophugningsværdien, er den farligste Konkurrent til de moderne Baade, da disse Redere ikke er saa nøje-regnende med Vedligeholdelsen, har billigere Mandskab og Kostforhold og næsten ingen Kapital at forrente. I Betragtning af den store Tonnageoverflod ser det dog mærkeligt ud, naar der stadig kontraheres nye, store Skibe. De fleste Kontrakter gælder Motorskibe til Liniefart, 10,000 op til 20,000 Tons, med stor Fart, og det er klart, at disse Liniebaade yderligere vil forværre Chansen for Trampfarten, saafremt en tilsvarende Tonnagemængde ikke udrangeres.

I nedenstaaende gives en Oversigt over de forskellige Markeder. Intetsteds er det godt eller blot nogenlunde tilfredsstillende; men i Nord-Østersøen maa der snart komme mere Fart og højere Rater.

TRÆLASTMARKEDET

I den lange Række af Befragtninger fra Østersøen pr. f.o.w. og fremefter er de seneste Afslutninger gjort til Rater, som mildest talt er forfærdelige; for Eksempel:

1,000 Stds. Sörnäs/London 39/3d.; 500 Favne Syd-finland/Grangemouth 35/-; 500 Favne Jacobstad & Hangö/Boness 36/-, Juni, 35/- f.o.w.; 2,000 Favne Hargshamn & Karlholm/West Hartlepool, 4 Ladninger à 500 Favne, 42/6d.

En Del Kontrakter er taget paa Spekulation og endvidere rapporteres sluttet:

550 Stds. Kotka/Antwerpen, Juni, 34/-; 1,000 Stds. poles, Wiborg/Ostende, £2,500 Lump-sum; 8/1,250 Favne Uleåborg/Jacobstad-Cardiff/Barry, 45/6d., 3 Rejser, 5,000 Favne Kotka-Björkö/Dunkirk 37/-, Option West Hartlepool 40/-, Hull 41/-, 7,000 Favne Hernösand-Haparanda/Ghent 41/- og 44/-.

Pulpwood fra Sydfinland noteres i 34/- Calais, 34/6d. Rouen, og Befragterne venter at faa Tonnage uden at overskride disse meningsløse Rater.

Hvis disse Rater — med Undtagelse af et Par Afslutninger — kan give danske Redere et Overskud eller i hvert Fald dække Udgifterne, maa det være god Forretning for de Nationers Skibe, som sejler billigere, og det gør jo snart de fleste. Befragterne har ikke ventet at faa Tonnage saa let og saa billigt, og følgende Uddrag af et Brev fra engelsk Mægler er desværre kun alt for træffende:

»We were rather surprised that any owners would accept such a rate so far ahead and we believe some of the charterers were equally surprised.«

Fra Hvidehavet er endnu ingen Ting gjort, og vi haaber ikke, Befragternes Betingelser vil blive slugt raa. Halifax/W.B.E.I. Marts/April er sluttet til 67/6d. een, 70/- to Lossehavne.

KUL, KOKS ETC.

Lastetørn er lettere at arrangere; men Raterne er stadig daarligere og tildels lavere. Wear/København

5/6d., 2,800 Tonner; Seaham/Aarhus 5/9d. 2,300 Tonner; Dunston/København 6/3d. 2,000 Tonner; Tyne/Horsens 8/- 600 Tonner. London Koks eksisterer næsten ikke, og Noteringerne ligger omkring 8/-, Mersey Koks ligeledes 8/-; Wales/København el. Helsingør 6/-, 6/6/d.

I Coasting betales ca. 3/9d., 4/- Tyne/Hamburg for 2/4,000 Tonnere; Rouen 3/6d., 3/9d. og Tyne/Nantes 5/9d., 1 Frc. Losning; Rochefort 6/3d., 10/-. Bunkerpriserne er stadig stigende.

MIDDELHAVET ETC.

Kulraterne er meget faste til saa godt som alle Destinationer. Genoa Range er værd 10/3d., 10/6d.; Catania-Palermo 11/-; Civita Vecchia 11/-, 11/6d.; Oran-Algiers 9/-, 9/6d.; Alexandria 12/6d., 13/-; Colombo ca. 18/-; Øerne og Dakar faar endnu Tonnage til ca. 10/-.

Alle hjemgaende Markeder fra det østlige Middelhav er uforandrede. Sortehavet er 3d. lavere, og fra Sulina etc. findes næsten intet.

NORD AMERIKA-GULFEN-CANADA

For Kul til U.S.A. er betalt fra 9/- for 7,500 Tonner op til 12/-, 13/- for 5,000 Tonner, og 14/- for mindre Baade. Disse Rater burde give lidt Overskud, hvis alt gaar efter Beregning.

Hjemgaende Laster — i hvert Fald til rimelige Rater — skal der ledes efter med Lys og Lygte. Rutebaadene tager Hovedparten af det Korn, som kommer frem, paa Betingelser, som Trampbaadene ikke kan konkurrere med. New York/2 svenske Havne byder 16 Cents; New York/Bremen 11 Cents for Byg; New York/3 Sortehavshavne 8½ Cents; Norfolk/Per-nambuco er sluttet til 3.40 dols.; Rio 3.50; Algiers 2.65; Vestitalien 2.70; Buenos Aires 4.20 og 17/6d.; Cuba/U.K.-Cont. 16/9d., Marseilles 17/9d. for 7,000 Tonner prompt. For ultimo Febr. og Marts bydes 18/- og 20/-, 3/4,000 Tonnere. Oliekager Gulfen/Danmark kan muligvis faas pr. Marts til 5.75 à 6 Doll.

Vancouver/U.K.-Cont. har taget et Par Baade pr. Marts til 30/- og 31/-.

SYDAMERIKA

Prompte Baade faar 18/-, 18/6d. til Buenos Aires/La Plata; 17/6d. ultimo, og 16/3d. er betalt for Marts. Nedgaende Rater ud betyder som Regel et bedre hjemgaende Marked; men foreløbig er det lige elendigt. Buenos Aires/U.K. er nede i 12/6d. med 12/- til Antwerpen eller Rotterdam; 1/- à 1/3d. mere up river eller Bahia Blanca. April betinger ca. 17/- up river og Maj/Juni kun 19/-. Rosario/New York, Hørfør, er atter lavere, ca. 4.25—4.12½ Doll.

Chile Salpeter, Februar/Marts, finder Tonnage til 21/6d., 22/- 1-2 Lossehavne U.K.-Bordeaux-Hamburg.

ØSTEN

sympatiserer med de andre oversøiske Markeder. Et 5,600 T. Motorskib er sluttet Sydney/Midelhavet-U.K.-Cont. 15/2-15/3, 32/6d., og et Par større Baade Madras/Holland, Marts/April, 22/6d., 25/-.

TIME CHARTER

Vestindien betaler yderst varierende Rater. 3,400 Tonner bygget 1923 har faaet 1.45 Doll. tre Maaneder; 2,400 Tonner bygget 1918 1.40 Doll. een Rundrejse. For 4,800 Tonner tip-top Baad indikeres kun 1.15 Doll. med Levering Cuba. 7,200 Tonner sluttet 0.90 Doll. een Rundrejse; 6,300 Tonner 0.85 Doll. 3 Mdr.; 3,050 Tonner bygget 1914 0.80 Doll. een Rundrejse, Levering Nordstaterne.

H AVNEAFGIFTERNE I HANGÖ

Den finske Republiks Præsident har udstedt en Forordning, hvorved Havneafgifterne i Hangö fastsættes som følger:

Skibe, der anløber Statens Havn i Hangö eller ankrer indenfor dens Omraade, betaler ved Indgaaende pr. N.R.T. af Skibets Drægtighed følgende Afgift:

Skibe, der kommer direkte fra en udenrigsk Havn	Fm. 2.40
Skibe, der med Toldpas fra en finsk Havn har Last inde fra eller til en udenlandsk Havn.....	— 1.40
Skibe, der med Toldpas sejler mellem finske Havne	— 1.00
Skibe, som uden Toldpas sejler mellem finske Havne	— 0.60

Turistskibe, som ikke lægger til ved Kaj samt Skibe, der indkommer og afgaar uden Last eller i Ballast eller uden at laste eller losse, eller uden at udskibe eller tage Passagerer om Bord, eller som anløber Havnen paa Grund af Havari, Storm, Modvind eller anden tvingende Aarsag, eller for at klarere, indhente Ordre, proviantere, tage Vand eller Brændsel etc., betaler Halvdelen af de ovennævnte Afgifter.

Bjergnings-, Slæbe- og Vandbaade, der arbejder indenfor Havnens Tolddistrikt, eller som i Erhvervsøjemed opholder sig i Havnen, betaler en ugentlig Afgift af 60 Penni pr. N.R.T. af Baadens Drægtighed.

Passagerskibe, der gaar i Fart indenfor Havnens Tolddistrikt, betaler Fm. 1.30 pr. Uge pr. N.R.T.

Skibe, for hvilke der er betalt Havneafgift, kan for saa vidt Trafikforholdene tillader det, ligge i Havnen i indtil 4 Maaneder, dog ikke ved Kaj. Overskrides denne Tid, betales for hver paabegyndt Periode af 4 Maaneder ny Afgift, der fastsættes til Fm. 0.30 pr. N.R.T. af Skibets Drægtighed.

I Tiden fra 16. April til 30. November, begge Dage inclusive, erlægges Havneafgifterne med kun Halvdelen af de ovennævnte Beløb.

For Havneafgifter er fritagne:

Skibe, der tilhører Staten.

Skibe, som efter Ankomsten til Havnen fra en udenlandsk Havn, har betalt Afgift, men som anløber en anden Havn indenfor Tolddistriktet for at indtage Ladning og derefter atter vender tilbage for med Toldpas uden at losse eller laste derfra at afgaa til en anden Havn.

Skibe, der er afgaaet fra Havnen, men paa Grund af Havari, Modvind eller anden tvingende Aarsag er vendt tilbage, inden den paabegyndte Rejse har kunnet fuldføres.

Skibe, der er indregistrerede i anerkendte Sejlklubber.

Baade paa under 2 N.R.T., samt

Skibe, der tidligere indenfor samme Døgn har betalt Havneafgift ved Anløb af Havnen.

Et Skibs Drægtighed fremgaar af dets Maalebrev, men naar et saadant ikke findes, bestemmes den af Havnemyndighederne, og en N.R.T. vil da blive anset for at svare til:

4 m³ Brænde,
12½ hl Varer i Lage,
1 m³ Sand eller Sten,
150 Stk. Mursten,
1,0000 kg andre Varer.

Brøkdelen af en Ton beregnes ikke.

KAPTAJN J. KUSK JENSEN
60 AAR

Den kendte Skibsfører, Kaptajn *Jens Kusk Jensen* fyldte den 8. ds. 60 Aar. J. Kusk Jensen er født paa Mors, gik til Søs som Dreng og tog Styrmands eksamen i 1886. Senere sejlede han med forskellige Skibe, danske og udenlandske, dels som Styrmand og senere som Fører af Sejlskibe og i Dampskibsselskabet Aalborgs Tjeneste. Foruden at passe sin Tjeneste har Kaptajn Kusk Jensen fundet Tid til at udfolde en ikke ringe Virksomhed som Skribent og Forfatter af en udmærket Haandbog i praktisk Sømandsskab, hvori

(Fortsat fra Side 110).

Ender og Kanter, saaledes at efterhaanden har selv de bedste Rederier stillet sig i Klasse med de daarligste. — Prøv en Gang, om der ikke skulde være lidt at rette paa Administrationen, om ikke der kunde udføres lidt mere Arbejde paa Kontorerne, det vilde jo kunne spare en Del Folk paa store Gager; om ikke det er muligt, saa forlæng Arbejdstiden 1 Time, de har jo endda hele Aftenen og Natten og alle Helligdage til at hvile i. Tag en Maaned fra Riveraopholdet og se, om der ikke kan udrettes lidt i den Tid i disse drøje Aar. Det er ikke, fordi jeg misunder Rederen dette Ophold, men jeg vil indrømme, det skærer lidt i Øjnene, naar man samtidig med alt det skrevne om det daarlige Erhverv og med alle Paamindelserne til os om at spænde Bukseremmen ind, læser i Dagbladene: »Skibsreder det og det med Frue er taget til Rivieraen for at tilbringe Vinteren dér«. Man kommer uvilkaarligt til at tænke, om dér ikke ogsaa kunde have været sparet lidt.

Vi har nu ikke andet at tilbyde end at udvise den største Paapasselighed og Økonomi med alt, hvad der hører Skibet til, og det skal vi gøre; men det vilde jo anspre os, om vi ogsaa kunde se, at det var Alvor fra oven af. — Det er nu, at de danske Redere skal vise deres Dygtighed; under Krigen var jo alle de, der havde Skibe, dygtige.

H. J. C.

P. S. Statistiken er beregnet efter Lønning 1924; jeg har ikke Overenskomsten for 1925, men det er jo med ca. 3 pCt. Forhøjelse, saa det forrykker jo ikke synderligt Forholdet.

Under »Uge til Uge« imødegaar vi ovennævnte Betragtninger.

han har nedlagt sin rige Viden og været til uvurderlig Støtte for de unge vordende Skibsofficerer, ligesom ogsaa de ældre Befalingsmænd sikkert ofte har kunnet finde praktiske Vink i Bogen, som de kunde drage Nytte af.

Kaptajn Kusk Jensen, der i 1922 trak sig tilbage fra Søen, kan se tilbage paa et rigt bevæget Liv, er forlist ialt 5 Gange og torpederet under Krigen af en tysk Undervandsbaad, men er som Kendsgernerne viser sluppet godt fra det alt sammen. Kaptajnen bor nu i Nivaa, hvor han sysler med sin litterære Virksomhed, idet han foruden sine Haandbøger i Sømandsskab ogsaa har udarbejdet andre maritime Haandbøger, saaledes »Harbour Expenses of Northern Europe«.

Vi slutter os til de sikkert talrige Ønsker om endnu mange lyse og lykkelige Aar for Kaptajn Kusk Jensen, som han har modtaget paa sin 60 Aars Fødselsdag.

OPHÆVET STEMPELAFGIFT I ESTLAND

Den Stempelafgift af 1 pCt., der hidtil er blevet paalagt Certepartier, afsluttede i Estland, er bleven ophævet, og i Stedet for er indført en nominel Afgift af 10.00 Em. (mindre end 10 Øre) paa alle Certepartier.

„Emma Mærsk“ befriet.

Som tidligere meddelt afsendtes Statistisbryderen »Isbjørn« den 23. Januar til den finske Bugt for at assistere Motorskibet »Emma Mærsk«, der laa indtrosset i Farvandet øst for Øen Høglund. Den 28. Januar naaede Isbryderen frem til »Emma Mærsk«, der blev brudt fri og bugseret til Sydenden af Høglund. Efter at have indtaget yderligere Forsyning af Bunkerkul i Reval fortsattes Arbejdet om Morgenen den 2. Februar, og den 5. Februar om Eftermiddagen var »Emma Mærsk« bragt ud af Fastisen paa ca. 23. Gr. østl. Længde. Lørdag den 6. Februar om Eftermiddagen indbragte Isbryderen »Emma Mærsk« til Libau.

Under »Isbjørns« Ophold i den finske Bugt har Arbejdet i væsentlig Grad været sinket og besværliggjort af Snestorm og usigtbart Vejr.

KULKRISEN

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Efterhaanden som Dagene gaar, rykker England nærmere og nærmere hen imod den store Kulkrise, og følger man med i den engelske Politik, kan man ikke undgaa at mærke den stærke Nervøsitet, som nu gør sig gældende i alle Lejre. Man har en levende Forstaaelse af, at det ikke er nogen almindelig Arbejdskonflikt, man staar overfor. Langt snarere end en moderne Strike minder den om en af den gamle Histories mest kendte politiske og sociale Begivenheder: Plebejernes Tog fra Rom, for ved denne Generalstrike at tiltvinge sig samme Rettigheder som de regerende Autoriteter . . .

*

Den Ængstelse, man nærer, er fuldt forstaaelig, fordi Situationen er saa ny som den er; Verden — og ikke mindst England — har før set omfattende Striker og Lockout'er, der har bragt Samfundet store Tab, men de Afgørelser, som man har fremtvunget gennem disse Kampe, har dog altid været saadan, at de har staaet i Forbindelse med de økonomiske Samfundslove. Hvad man har ført Strid om, har sædvanligvis været Uenigheder mellem Arbejdere og Arbejdsgivere. De sidste har ment, at Kravene, som blev stillet til dem i økonomisk Henseende har været for store, de første har ikke været tilfreds med det, der blev budt — og saa gik man ud i Lønkampen.

Kulkrisen er af en ganske anden Art. Alene det, at Arbejderne paa Forhaand indrømmer, at deres Lønkrav er saa store, at de vil tvinge Kulpriserne saa højt i Vejret, at Kullene overhovedet ikke er til at sælge, gør Situationen ekstraordinær. Dertil kommer, at Staten tildels forhindrer Løntrykkeri gennem den Understøttelse, som den giver til de godt og vel hundretusind Arbejdsløse fra Minerne; og endelig maa man erindre, at Staten delvis pensionerer Kulminearbejderne; den erkender nu, at den slet ikke har Midler til det, men hidtil har den ikke fundet nogen Vej til at slippe udenom denne Forpligtelse; og man bør fra Regeringens Side ikke gaa for radikalt frem. Arbejderne har Gang paa Gang ladet de Ledende forstaa, at de ikke vil gaa med til den mindste Reduktion af deres Kaar. Vil man sætte dem Stolen for Døren, staar Transport- og Havnearbejderne paa deres Side. Om Grubedriften betaler sig eller ikke, er dem ganske ligegyldigt.

Det gamle Krav om Nationalisering er ikke trukket tilbage, saadan som man havde ventet. Minearbejderne vil have Gruberne ind under Staten, og samtidig kræver de Strikeretten anerkendt. Da de mødte afgjort Modstand fra Baldwin, svarede de ham skarpt med Spørgsmaalet, om ikke Kullene var af afgørende Vigtighed for alle Transportmidlerne, for Handelsflaaden og for Forsvaret. Det var derfor ikke uberettiget, at Kularbejderne fik samme Løn som Funktionærerne. De forlangte det. Den Løn, de nu havde, var ikke engang »a living wage«.

*

Det Problem, som man nu i dette Foraar kommer til at staa overfor i Parlamentarismens gamle Moderland, er ligetil, og hele Civilisationens Fremtid afhænger i Virkeligheden af den Maade, paa hvilket det løses. Spørgsmaalet er, hvorledes man vil forlige de stemmeberettigede Massers politiske Ligestilling med deres underordnede Stilling i den økonomiske Produktionsproces? Findes der i Virkeligheden nogen Chance for at give Arbejderne en lignende Ligestilling paa det økonomiske Omraade. De økonomiske Love lader sig ikke omforme ved en Majoritetsbeslutning saadan som de politiske. Gør man Vold paa de første, vil de hurtigt hævn sig i Form af Fattigdom og Nød i Befolkning-

gen. Virkningerne af et politisk Demokrati kender vi, derimod har man endnu aldrig staaet overfor det økonomiske Demokrati; de Tilløb, der var til det for 2,400 Aar siden i Athen, lærer os kun lidet, men det, vi kan faa frem, frister alt andet end til Gentagelse.

Kampsignalerne er hejst i England, og den saakaldte store Husagitation er i fuld Gang i de bedre Kvarterer i London. Ved at gaa fra Dør til Dør hverver man Frivillige til den meget omtalte Samfundshjælp, samtidig med at Regeringen siges at have mobiliseret en Art Overorganisation, som i det givne Øjeblik skal tage Ledelsen over alle dem, der har ladet sig mønstre.

Men Parlamentet? Vil det lade det komme til Krigen? Hvad vil det kunne gøre? Disse Spørgsmaal strømmer ind fra alle Sider — men alt tyder desværre paa, at Svaret vil blive negativt. Læser man Partiernes Forslag til Kulkommissionen, levnes der ikke meget Haab.

*

Arbejdsgiverne mener, det vil være aldeles nødvendigt at indføre otte Timers Arbejdsdagen igen, samtidig med, at Lønnen gaar ned og Jærnbannerne inbilliger i at nedsætte Kulfragten med 25 pCt. Dette kan kun ske, hvis Personalet vil arbejde for mindre. Men ikke nok hermed. Grubeejerne forlanger yderligere, at de, der leverer Materialerne maa gaa meget ned i Pris. Selvom alt følger sig efter Besiddernes Ønske — hvad det nu ikke gør — vil Minerne gaa med Tab, og man kan ikke ret se, hvorledes det vil være muligt at drive dem i Fremtiden.

Grundlaget for Grubejernes Beregninger er den Antagelse, at Kulprisen i de nærmeste Aar vil ligge 25 pCt. over det Niveau den var paa før Krigen; om det vil vise sig at være rigtigt, er vistnok mere end tvivlsomt, da den almindelige Prisindex ligger saa meget højere.

Hvad man har Lov til at undre sig over er, at Grubeejerne paa Forhaand har afvist Tanken om at skabe Arbejderne bedre Kaar. Man har lige fra første Færd stillet sig imod enhver Reform, da man har ræsonneret med Mr. William's, der er deres Ordfører, at der er gjort alt for at anskaffe de bedste Maskiner. Det er imidlertid ikke rigtigt. En stor Del af den engelske Grubeindustri er teknisk set langt tilbage, og den fremragende Grubeekspert, Sir Richard Redmazne mente da ogsaa, at Redningen laa i bedre Maskiner; havde man faaet dem, skulde man lægge Organisationen af Arbejdet om paa en langt bredere Basis. Det var noget nyt, man her fik at høre, men Mr. Williams tilbageviste ogsaa denne Tanke, og mere og mere faar man Indtrykket af, at Besiddernes Standpunkt er ikke saa lidt forbenet. Man vil tilbage til Forholdene før Krigen — men det er det, Arbejderne frem for alt ikke vil.

*

Hvad der slaar en, naar man læser Arbejdernes Forslag til Kulkommissionen, er den Selvtillid, der præger det. De er ganske overbeviste om, at de er i Stand til at omorganisere og lede hele Landets Grubedrift, blot Staten vil yde Hjælp til mere moderne Maskiner og blot man vil sørge for, at Distribueringen foregaar ad elektrisk Vej. Alt skal nationaliseres, og selv om de betoner, at Kulindustrien skal hvile i sig selv, er det dog let at gennemske, at det er Meningen, at Staten eller Konsumenterne skal bære Byrderne ved eventuelle Tab.

At dette Forslag paa ingen Maade kan gennemføres, siger sig selv. Baldwin er afgørende imod det, og med ham den største Del af Underhuset. Ad den Vej kommer man ikke frem. Det sandsynligste er i Øjeblikket, at den store Kulkommission, som er godt

(Fortsættes næste Side).

udrustet med teknisk og økonomisk Sagkundskab, om kort Tid vil foreslaa en Omorganisation af hele Grubeindustrien — men i hvad Retning Planerne kommer til at gaa, kan man ikke sige. Dog kommer Staten vistnok til at forstrække Minerne med Subsidier, saa længe Overgangstiden staar paa — men Spørgsmaalet er da, om disse Subsidier vil blive saa store, at de kan afholde Arbejderne fra at gaa paa Æventyr, naar den nuværende Statsunderstøttelse ophæves.

De Kulsubsidier, som den engelske Stat nu maa yde, betegnes fra mange Sider som Danegæld, ganske lig den, som Anglo-Saxerne i sin Tid maatte betale Nordboerne for at blive fri for deres Hærgninger. Og hvad hjælp det os, spørger Sir Roberts. »Barbarernes Hærgen blev blot større og større. Paa ganske samme Maade vil det gaa os. Katastrofen udskydes, men undgaas ikke. Hvad der kan redde England nu og bevare dets humane Principer i dets Arbejderpolitik, er en fascistisk økonomisk Reaktion. Endnu er Fascismen, som Kommunismen, en ganske ubetydelig Bevægelse i England, men jeg tvivler ikke om, at der er Millioner af unge Mænd, som vil væbne sig for at gaa imod det Anarki, som nu fødes gennem Kulkrisen. Den rummer efter min Mening den største Fare for vort Land, for hele Verden og dens Samhandel og ikke mindst for vore Love. De trædes jo nu under Fod paa den brutaleste Maade ...«

*

Vist er det — den Situation, som England nu staar Ansigt til Ansigt med, er ny, og derfor vanskeligere end den vilde være i Forvejen. Hele den civiliserede Verden vil i Spænding følge Mr. Baldwin's og Kulkommissionens Forhandlinger, og ikke mindst Skibsfartens Folk vil være opmærksomme; i første Række angaar jo hele denne Strid dem — og derfor regner Arbejderne netop med dem som et vigtigt Led i Kulkampen.

Johannes Lehmann.

NAVIGATØR-UDDANNELSEN

Fra Forstanderen for Københavns Navigationssskole, Hr. Th. P. Funder, har vi modtaget følgende Indlæg med Anmodning om Optagelse:

I Dansk Søfarts Tidende Nr. 5 af 29. Januar findes en Artikel »Sønæringsloven og Færøerne«, der slutter saaledes: »Vi ved alle, at Færingerne er født med en Rørpind mellem Fingrene, og at de lever selv som Børn deres største Tid paa Søen. Men netop som Følge heraf bliver Styrmands- og Skippereksamen jo det rene Legeværk for dem, og de vil antagelig være i Stand til at tage disse Eksaminer i deres Fritid og uden alvorlig Afbrydelse af deres Levevej.«

Da ovenstaaende Udtalelser let kan bibringe en og anden fejl Opfattelse af, hvad der kræves til de danske nautiske Eksaminer, beder jeg om Plads for følgende Bemærkninger: Færingernes Færden paa Søen den største Tid af deres Barndom kan let medføre, at de forsømmer Barneskolen, og faar de ikke noget ordentlig lært der, vil de være daarligere rustet til slippe gennem Eksamen, som saa sandt ikke er noget Legeværk for dem, end om de som Børn havde tilbragt noget mere Tid paa Skolen og noget mindre paa Søen.

Færingerne, som søger Navigationssskolen, har for største Delen store Vanskeligheder at overvinde for at naa frem til Styrmandseksamen for ikke at tale om Skibsførereksamen. De teoretiske Krav, der maa opfyldes for at slippe gennem disse Eksaminer, har saare lidet at gøre med den praktiske Øvelse i at kunne tumle en Baad, men kræver et Par Aars omhyggelig Uddannelse paa en Navigationssskole og helst som Baggrund for denne Uddannelse gode Kundskaber fra Barne-skolen.

At Færingernes tidlige Færden paa Søen senere kan komme Skibsfarten og dem selv til gode, naar de opnaar at blive Befalingsmænd i Skibene er selvsagt; men inden de naar saa vidt, maa Eksamen være bestaaet.

Nyt Pesttilfælde i Las Palmas.

Udenrigsministeriet meddeler, at der ifølge Meddelelse af 7. ds. fra den spanske Regering er forefaldet et nyt Tilfælde af Pest med dødelig Udgang i Las Palmas. Der er truffet de fornødne Forholdsregler for at forhindre Sygdommens Udbredelse.

Nyt dansk Mæglerfirma i Danzig.

Skibsreder Hagen Jørgensen, København, har fra 1. Februar aabnet en Skibsmægler-Klarerings-Befragtnings- og Speditionsforretning i Danzig, Münchengasse 4-6, samt et Klareringskontor i Neufahrwasser.

Hr. Hagen Jørgensen, der har mangeaarig Erfaring i de nævnte Brancher særlig fra Riga og København, fortsætter sin Virksomhed i København uforandret.

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.: »Jecfcs«

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

GINO & EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE

ASSURANCE-AGENTER

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDLEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

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

TELEFON CENTRAL

7281-7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

SKIBS-PROVIANTERINGS- HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

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

FRUGTFARTEN PAA SPANIEN

Baltic & White Sea Conferencens nye Certeparti.

Forholdene med Hensyn til den spanske Frugtfart har længe givet Anledning til bitre Klager fra Skibsredere, der har været ude for de mest utilfredsstillende Resultater med Hensyn til de forskellige ensidige Certepartier, der er bleven dem paatvunget af Købmænd og Befragtere. Der var derfor al mulig Grund til, at Conferencens »Documentary Council« skulde træffe Foranstaltninger til at reformere Forholdene i Frugtfarten. Det staaende Revisions-Udvalg blev i den Anledning bemyndiget til at udarbejde et Standard Certeparti, hvori de kontraherende Parters Rettigheder og Forpligtelser fordeltes paa en mere ligelig Maade.

Dette Udvalg har nu afsluttet sit Arbejde, og paa et Møde, som »Documentary Council« afholdt den 21. Januar, blev Certepartiet antaget som et Dokument, der anbefalede til Benyttelse, og som skulde træde i Kraft fra den 15. Februar.

Fordelene ved dette Certeparti vil utvivlsomt være indlysende for Rederne, og det vil derfor være unødvendigt at gaa i Detailler. Det kan maaske dog være ønskeligt, udtaler B. & W. S. C., at give nogen Forklaring angaaende Spørgsmaalet om Konnossementer, der er blevet omhyggeligt overvejet af Udvalget. Grundet paa, at Frugtladninger som Regel bestaar af Partier indladede af en Mængde smaa Afskibere, der udsteder deres egne Konnossementer, vil det være umuligt at faa dem til at acceptere Konnossementer, der refererer til et Certeparti, de ikke kender, og som det vil være vanskeligt at omsætte gennem Bankerne. Endvidere vilde det møde stærk Modstand fra Afskibernes Side, om man gjorde dem ansvarlige for Overliggedage eller Fautefragt, som ikke vedkommer deres Ladning, og Udvalget besluttede derfor ikke at udarbejde noget specielt Konnossement, men at anbefale Rederne at opføre paa Certepartiet den Tid, der er brugt, som foreskrevet i Klausul 6. Vanskeligheden er imidlertid, at enhver Reklamation, der ikke er opført paa Konnossementet, der er det sidste Dokument, som Regel ikke kan gennemtvinges ved at lægge

en Hæftelse paa Ladningen, og for saa vidt muligt at sikre Rederne, er der i Klausul 15 blevet truffet Bestemmelser, ifølge hvilke Overliggedagspenge skal betales, hvor Forsinkelsen har fundet Sted eller i Lossehavnen, inden Losningen begynder. Endelig gøres Befragteren i Klausul 16 ansvarlig for enhver Reklamation, hvad enten den er opført paa Konnossementet eller ikke.

En anden Sag af Betydning er, at der fastholdes Krav om saa kort Lastetid som muligt. Medens Tiden tidligere først begyndte at løbe, naar Damperne var i »free pratique«, hvad der var ensbetydende med store Tab for Skibene, er Befragterne nu villige til at lade Tiden gælde fra Ankomsten, men til Gengæld kræver de 10 Dage til Indtagning af Lasten og i nogle Tilfælde endog despatch money. Rederne bør ikke acceptere saa lang Lastetid, men staa fast paa Kravet om færre Lastedage, 5-8 Dage for Dampere paa 70-120,000 Kubikfod efter Størrelse. I det nye Certeparti regnes Tiden fra Ankomsten, hvis der ikke er Tørn, hvis dette er Tilfældet, gives der Befragteren 24 Timer for den første Lastehavns Vedkommende.

Opmærksomheden henledes ligeledes paa Klausul 12, der bestemmer, at saasnart Losningen er tilendebragt, skal der gives Kvittering for det samlede Antal Stykgods losset. Der vil ofte ikke være nogen Indehaver af Konnossementerne, før Ladningen er solgt ved Auktion, og ingen Modtager vil møde frem under Losningen. Rederne bør derfor søge at faa en Kvittering fra Pladsformanden for at være i Stand til at dokumentere rigtig Aflevering af Stykketal.

Ogsaa Klausul 19 om Nødhavn er bleven stærkt forandret. Denne var i det gamle Certeparti, naar der forelaa Havari, ikke blot uforenelig med York Antwerp Reglerne, men forpligtede Assurandørerne paa en Maade, der stred mod deres Interesser. Den nye Klausul er mere i Redernes Favør, og dog er det Princip, at Befragteren kan vælge med Hensyn til Stedet for Udleveringen af Ladningen, opretholdt.

ISMELDINGER PR. 10. FEBRUAR 1926

Danmark.

Thyborøn (9): Thyborøn-Kanal isfri. Løbet til Krik tynd Fastis, lukket for Motorsejlere.

Løgstør (8): Mod Vest og Øst Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Udbyhøj (8): Indløbet sammenpakket Sjapis, vanskelig for Sejlskibe. Fjorden sammenpakket Sjapis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.

Vejle (9): Havn og indre Fjord tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Frederikssund (9): Tynd Fastis, kun for Dampbaade og Motorsejlere.

Præstø (9): Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.

Damper meddeler: Mariager Fjord tynd Fastis. — Lystønderne kan ikke forventes at være paa Plads. — Inddragne Lystønder: Lous-Flak, Middelgrund S., Nordre-Røse.

Damper meddeler: Syd for Læsø-Rende lidt spredt, tynd Drivis.

I det nordlige Kattgat er Vandet nær ved Frysepunktet.

Sverige.

Söderarm: Søen svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Til Furusund svær Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen usigtbart. Til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Vinga: Løbene fra Vinga til Vinga-Sand Sjapis, vanskelig for Sejlskibe.

Strömstad: Idefjorden og Dynekilden indre Del svær Fastis, lukket.

Finland.

Hangö: Svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ved Russarö lukket.

Gullkronafjärd lukket.

Abo, Erstan, Ljövskär svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Widskärsfjärden Utö lukket.

Skiftet, Föglö, Ledsund svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Nyhamn, Kobbaklinter: Drivis, kun med Isbryderhjælp.

Mariehamn: Svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Estland.

Zerel: Fastis, kun for kraftige Dampere.

Filsand isfri.

Dagerort: Fastis, kun med Isbryderhjælp. Dagö N.: Fastis, kun for kraftige Dampere.

Odenholm isfri.

Pakerort: Sjapis, lukket for Sejlskibe.

Nargö N.: Kun med Isbryderhjælp.

Reval Red: Svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Kökkär: Drivis, lukket for Sejlskibe.

Ekholm, Stenskar, Narva, Kynö, Verder, Vorms: Svær Fastis, lukket.

Lettland.

Papensee, Libau, Steinort, Vindau: Isfri.

Lysserort: Svær Drivis, kun for kraftige Dampere.

Michaelsturm: Drivis, kun for kraftige Dampere.

Domesnäs: Mod Nordvest svær Fastis, mod Nordøst Pakis, mod Sydøst Sjapis, i alle Retninger kun med Isbryderhjælp.

Messaragotsem: Pakis, kun for kraftige Dampere.

Riga: Søen Fastis, kun for kraftige Dampere. Havnen Fastis, lukket for Sejlskibe.

Haynash: Svær Fastis, Rende.

Tyskland.

Memel: Svær Fastis, Rende.

Pillau: Søen isfri, Havnen uhindrende Sjapis, Königsberg Seekanal svær Fastis, Rende.

Danzig: Uhindrende Fastis.

Swinemünde: Søen uhindrende Sjapis, Havnen spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp. Havet tynd Fastis, Rende.

Barhöft: Sammenpakket Is, kun for kraftige Dampere.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert«
Newport, Mon., 131, Dock Street Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambrose, 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	} »Lambrose«
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} »Lambrose, Grimsby«
Immingham, Dock Offices	

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

GOOLE

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & 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.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

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

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

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

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

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 SCT. 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: »Vonnemhren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner SKIBSMÆGLERE Repræsentanter for det britiske Marineministerium
og den kgl. italienske Marine Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull i Manchester og Liverpool

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

MANCHESTER

Det er slemt at være Skibsreder.

Under denne Overskrift fortæller *Fyens Tidende*:

»En ældre Mand i Asperup afhændede for Aar tilbage sit Fartøj uden at afgive lovformeligt Skøde derpaa. Denne Mangel paa Formalitet har været ham dyr, idet den nye Ejer har gjort Gæld i en Række Havne, hvilke Beløb den formelle Ejer er blevet dømt til at betale. Et nyt Tilfælde indtraf forleden Dag, da en Fabrikant i Middelfart ved Dom tilkendtes et Beløb af 58 Kr. for Leverancer, og hertil kom endvidere Sagsomkostninger.

Det er meget værre i Øjeblikket at være Skibsreder end *Fyens Tidende* tror. En tilfældig Korrespondent fortæller os, at han forleden i Nærheden af Ringsted mødte en kendt Skibsreder, der har en Aare paa Skulderen.

»Hvor skal De hen?« spurgte han Skibsrederen.

»Jeg gaar og gaar,« svarede Skibsrederen, »indtil jeg kommer til et Sted, hvor man spørger mig om, hvad det er jeg bærer paa. Der vil jeg bygge mit Hus og leve Resten af mit Liv og glemme, at der nogensinde var noget, der hed Skibsfart.«

POSITIONSLISTE PR. 8. FEBRUAR 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Beckton 4.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Hansen, afg. Emden 18.1.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Schiedam 6.2.
 s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Kiel 26.1.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. København 31.1.
 s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Cardiff 8.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
 s.s. *Alf*, afg. Helsingborg 4.2.
 s.s. *Alfa*, afg. Ardrossan 8.2.
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Helsingør 7.2.
 s.s. *Algarve*, Sundsvig, ank. Catania 7.2.
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Danzig 29.1.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 16.1.
 s.s. *Anna*, ank. Calais 6.2.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Sydney 6.2.
 s.s. *Anneberg*, Kjær, ank. Korsør 6.2.
 s.s. *Arabien*, Olesen, pass. Perim 2.2.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, i Dok i Helsingør siden 23.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 5.2. til Skandinavien.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, i Dok i Kbhvn. siden 8.2.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 7.2. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Askø*, Olsen, afg. Methil 5.2. til Randers.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Cardiff 7.2.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Suez 4.2. p. R. t. Bombay.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Kanal 3.2. p. R. t. Vancouver.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 5.2.
 s.s. *Æxel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt i København.
 s.s. *Belgien*, ank. Danzig 4.2.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. Aalborg 8-9.2. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Methil 6.2.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Wear 4.2. til Savona.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 19.12.25.
 s.s. *Bodil*, ank. Newport 4.2.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Reval 7.2.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Melbourne 19.1.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool NS. 7.2.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 1.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Dunkirk 5.2.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Madeira 2.2. til København.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Huelva 6.2.

Erstatningen til „Quest“.

Ved de mellem Udenrigsministeriet og Schielderups Sælfangstrederi førte Forhandlinger er der — efter at hver af Parterne har haft Lejlighed til at fremsætte sine Synspunkter vedrørende de med Undsætningen af »Teddy« Besætning i 1924 forbundne nærmere Omstændigheder — ved mindelig Overenskomst opnaaet Enighed om at bringe Sagen til endelig Afslutning ved, at der udbetales Rederiet et Erstatningsbeløb paa 51,800 Kr., en Ordning som begge Parter har kunnet acceptere som tilfredsstillende.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. FEBRUAR 1926.

London	19,74	Madrid	57,35
New York	407,00	Amsterdam	163,15
Berlin	96,75	Stockholm	108,85
Paris	15,20	Oslo	82,55
Antwerpen	18,65	Helsingfors	10,24
Zürich	78,40	Prag	12,06
Rom	16,55	Wien	57,35

s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Rotterdam 7.2.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Blyth 3.2. til København.
 s.s. *Britta*, pass. Portland 8.2.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Blyth 2.2. til Catania.
 s.s. *Brosund*, Skou, afg. New Orleans 26.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Cienfuegos 3.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Rut.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Barry 30.1. til River Plate.
 s.s. *Carmen*, afg. Abo 2.2.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Lissabon 6.2. til København.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 4.2. til St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Saloum 21.1.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Hook of Holland 1.2.
 s.s. *Cimbria*, Svan, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Cardiff 30.1. til St. Vincent.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Progreso 1.2.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Warri 7.2. til Duala.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Ghent 7.2.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Lübeck 3.2. til Philadelphia.
 s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. Aalborg 3.2.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. Danzig 1.2.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Riga 22.1.
 s.s. *Danery*, Jørgensen, ank. Danzig 4.2.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 30.1. til Boston.
 s.s. *Danmark* Knudsen, afg. Aden 29.1. til Singapore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Cette 3.2.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Havana 7.2.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Genoa 5.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Göteborg 6.2.
 s.s. *Ebba*, afg. Grao 6.2.
 s.s. *Ebro*, afg. Antwerpen 31.1. til Tangier.
 s.s. *Egholm*, afg. Cartagena 8.2. til Lissabon.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Dunkerque 8.2.
 s.s. *Ella*, oplagt i Kbhvn. siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Porto Vecchio 6.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Cabo Carvoeiro 7.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Methil 3.2. til Randers.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Miami 30.1.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Aarhus 6.2. til Methil.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Kolding 8.2.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Eastlondon 28.1. til Dunkirk.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Saloum 27.1.

A/B **NIELSEN & THORDÉN** O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS
HELSINGFORS**

s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Methil 5.2. til Aberdeen.
 s.s. *Esberrn Snare*, oplagt siden 4.10.25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Stettin 6.2.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Odense 7.2.
 s.s. *Esland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i Dok i København siden 1.2.
 s.s. *E. Z. Ohlsen*, Jensen, ank. Holbæk 7.2.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydtynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Bangkok 25.1.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Esbjerg 5.2. til Seaham Harbour.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Fr.havn og Kbhvn.-Aalborg Rut.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Limhamn 7.2.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Hull 6.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Blyth 31.1.
 s.s. *Frankrig*, ank. Danzig 30.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Nuevitas 2.2.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, ank. Göteborg 4.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. Göteborg 11.1. i Dok.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Huelva 5.2.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Blyth 2.2. til Griaker.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frøde*, Christensen, ank. Havana 29.1.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, afg. Nantes 8.2.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Aalborg 11.1. til Key West.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Oran 1.2.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Kiel 4.2.
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 2.2.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Rotterdam 28.1.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, afg. Danzig 3.1.
 s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 6.2. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haurse Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. København 8.2. til Beckton.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Rotterdam 8.2.
 s.s. *Hans Broge*, Winther, ank. Nørre Sundby 3.2.
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Swansea 5.2.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, pass. Utoe 6.2.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, afg. Beirut 4.2.
 s.s. *Helga*, pass. Cabocavoeiro 5.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 28.1. til Kbhvn.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Savona 1.2.

s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Methil 6.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Dok i Fr.havn siden 26.1.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester 8.1. til Liverpool.
 s.s. *Holland*, ank. Grangemouth 3.2.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Casablanca 1.2.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Gibraltar 7.2. p. R. t. Norge.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Antofagasta 6.2.
 s.s. *Inger*, ank. Barcelona 3.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Danzig 5.2.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Portland Me. 29.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. New York 4.2.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. København 8.2.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Tampico 4.2.
 s.s. *Jenny*, ank. Porto Empedocle 29.1.
 s.s. *Johanne*, ank. Cardiff 8.2.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, afg. Swansea 30.1.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Cardiff 23.1. til Providence.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Colorado 5.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Suez 3.2. til Colombo.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Marseilles 6.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Plymouth 29.1.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Rotterdam 4.2.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Gandia 5.2.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 4.2.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Tyne 6.2.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. St. John N.B. 7.2. til Danmark.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Osaka 7.2.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacifc)*, Larsen, afg. Sunderland 4.2. til Mariager.
 s.s. *Knud*, Andersen, afg. Antwerpen 7.2. til Sønderborg.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Nuevitas 5.2.
 s.s. *Kronprins Frederik*, Hejlso, ank. København 16.1.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Fr.havn 25.12.25.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Town 3.2. p. R. t. Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 26.1.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Helsingør 6.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Thameshaven 6.2.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

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

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

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

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.

^A/_B **LARS KROGIUS & CO., O/Y**
 Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND
HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

JENS JØRGENSEN & CO
 RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

s.s. *Lillian*, afg. Grimsby 20.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 2.2. til Cherbourg.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Cardiff 4.2.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bahia Blanca 25.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Københavns-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, oplagt siden 5.2.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Barry 27.1. til Boston.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 3.2. til Singapore.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Methil 6.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Cardiff 3.2.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Algier 7.2.
 s.s. *Margrethe*, Holst, ank. København 1.2.
 s.s. *Marie*, ank. Hangø 6.2.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Grimsby 3.2. til Aalborg.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. New York 5.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Færøerne 23.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Houston 3.2.
 m.s. *Mexico*, Eggert, afg. Beaumont 2.2.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Susa 3.2. til Valencia.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Oporto 8.2. til København.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Isafjord 5.2.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, ank. Oran 7.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Holbæk 7.2.
 s.s. *Nancy*, afg. Danzig 1.2.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Perim 8.2.
 s.s. *Nautik*, ank. Abo 30.1.
 s.s. *Neptun*, ank. Castellon 30.1.
 s.s. *Nerma*, afg. Stettin 2.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 4.2. til København.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, ank. København 8.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Fr.havn siden 1.2.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Dunkirk 4.2.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Bilbao 4.2.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Las Palmas 6.2. til Luderitz (Sydafrika).

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Olga*, Toft, afg. Hull 7.2.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bergen 3.2. til Newport Mon.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Halifax 28.1.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.1.

P

s.s. *P. Madsen*, pass. Ushant 9.2.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Dunston 28.1.
 s.s. *Pacific*, Andersen, afg. Macassar 6.2. til Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Nielsen, ank. Warkworth 4.2.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Norköping 7.2. til Blankaholm.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Astoria 31.1.
 m.s. *Parkeston*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Vejle 8.2. til Aarhus.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Melbourne 6.2. til Vancouver.
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. W. Hartlepool 3.2.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Boness 6.2.

R

s.s. *Randi*, ank. Abo 6.2.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Eksportfart, afg. Leith 8-9.2. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Danzig 9.2.
 s.s. *Romø*, Olsen, ank. Dunston 7.2.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Lisbon 30.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Eksportfart, afg. Newcastle 8-9.2. til København.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt siden 29.1.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 5.2. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Barzic, ank. Windau 5.2.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Antwerp 6.2. til Colombo.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Sunderland 6.2. til Aalborg.

m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Hamburg 5.2.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Rotterdam 25.1.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Karachi 25.1. til Newcastle N.S.W.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Colombo 6.2. til Port Said.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. La Seyne 6.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, oplagt.
 s.s. *Sigvald*, Hansen, oplagt i København.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Casablanca 6.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Grangemouth 3.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 21.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Burriana 7.2.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Genoa 30.1.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, afg. Seaham Harbour 4.2. til Kbhvn.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 6.2.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Cape Wrath 8.2.
 s.s. *Skotland*, afg. Dakar 3.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Fr.havn 7.2.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 7.2.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Port Talbot 28.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Ushant 5.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Progreso 4.2. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Horsens 6.2.
 s.s. *Stella*, ank. Sagunto 8.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Antwerpen 7.2. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Tyne 5.2.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Lisbon 4.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New York 5.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Hamburg 7.2.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 8.2. til København.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, afg. Houston 20.1. til København.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksportfart, afg. Kbhvn. 8.2. til Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Alicante 7.2.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 4.2.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, ank. Halmstad 7.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. København 4.2.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hongkong 4.2.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Colon 17.1.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Neapel 6.2. til Livorno.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Le Havre 6.2.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Newport 28.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 29.1. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Swansea 2.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Cardiff 2.2.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Harburg 8.1.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Rotterdam 3.2. til Genua.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Immingham 5.2.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Baltimore 5.2.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Casablanca 7.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 6.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens-Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Kingston 5.2. til San Domingo City.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 27.1.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Rotterdam 2.2.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Havana 4.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Ellesmere 6.2.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

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

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons	
En » » » » » 550 » » » 14,000 »	
En » » » » » 480 » » » 8,000 »	
En » » » » » 420 » » » 4,500 »	

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

» WILTON, ROTTERDAM »

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

VØLUND

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND«
ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S
Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 505

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: 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**J. ANDERSEN & Co**

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

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

Telegram-Adresse:

VELTENAAR, ROTTERDAM

Entreprenører for
Kornellevator KompagnietAdm. Direktører for
»ACCURAAAT« CO., Ltd.
Korporationen for eds-vorne
Vejere, Maaletere og Tællere
i Rotterdam

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE: „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN
**KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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**

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

*

Enerepræsentant i Danmark for

**HOWDENS
VANDRØRSKEDLER**

*

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

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

TEGNER

**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196 · Telegr.-Adr.:
„MARIUSON“

KALVEBOD BRYGGE 4,
KØBENHAVN B

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
Hvilken som helst Code

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

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

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

Entreprenører for
Kornellevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURATI« CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

A. P. MØLLER

KØBENHAVN

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amallegade 38

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 8430 KØBENHAVN K.
Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

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 Kajakkraner, 34,000 m² Kajplads, Bugserbaade, Lægtare, 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.

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.

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.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

Kunstlig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 8

FREDAG 19. FEBRUAR 1926

33. AARG.

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

KRONESTIGNING OG PRISTAL

Hvis Enighed gør stærk, saa er dette Land meget stærkt, i alt Fald paa Spørgsmaalet om den saakaldte ærlige Krone. Hele den offentlige Mening hilser med Glæde Kronens Sejrsang, og hele den offentlige Mening er enig med sig selv om, at Kronen bør sættes i Pari og holdes der. De af os, der inderst inde er lidt bange for Pari-Politikken, gør bedst i at tie stille i Øjeblikket, hvis man har Liv og Lemmer kær — Pari-Kronen er baaret oppe af en Majoritet, som ikke noget andet politisk Spørgsmaal nogensinde har kunnet opvise Magen til. All right, lad os saa haabe, at det er den eneste rette Vej, og selv om den bliver kostbar, saa dog fører til Maalet: stabile og rolige Forhold.

Men vanskelig og kostbar bliver den Vej, saa meget maa man vel have Lov til at sige. De sidste Dages Stigning har jo da blandt andet fuldstændigt ophævet Virkningerne af forrige Uges Fald i Pristallet med tilsvarende Lønreduktioner. De Procenter Lønningerne faldt, er Kronen steget. Altsaa, vi er nøjagtig lige langt. Kunde der ikke sættes Arbejder igang før Pristal-Faldet, kan der heller ikke idag — Situationen er uforandret. Det samme gælder for Skibsfartens Vedkommende. Ganske vist har Pristallet i første Omgang skabt en Smule Optimisme hist og her og lokkede sidste Uge et Par Baade ud af Oplægnings-Hiet, men denne Uge er Oplægningerne steget igen — 61 Skibe repræsenterende 78,151 Brutto og 116,932 D.W. Tons — som direkte Følge af Kronestigningen.

Og vi kan ikke med den bedste Vilje i Verden se, at der kan komme Gang i Skibsfarten eller rolige og gode Forhold i vor Handel og Industri, førend hele Sommeren er gaaet og August-Pristallet med den deraf følgende store Lønnedsættelse over hele Linjen har gjort os nogenlunde konkurrencedygtige med andre Lande. Det forbistrede Pristals-System staar som et frygtindgydende Spøgelse mellem Arbejderne og Arbejdsgiverne og forhindrer dem i at komme til et Arrangement, der kan faa alle Hjulene i vort Erhvervslivs Maskineri til at løbe rundt med Liv og Lyst og Arbejde til alle. Findes der da ikke mellem Førerne — Arbejdernes eller Arbejdsgivernes — en Mand, der er stor og stærk nok til at sparke dette Spøgelse af Vejen? Hvilken Lettelse vilde det ikke være for hele Erhvervslivet, om dette Spøgelse blev manet ned i Jorden med en saglig og fornuftig Overenskomstssolide Pæl igennem sig. Og før dette sker, bliver der ikke Ro og ordnede Tilstande i vort Erhvervsliv — selv om Kronen holdes nok saa stærkt i Pari.

ØSTERSØEN OG ISBRYDER-SPØRGSMAALET

Rusland — de brudte Løfters Land — har ogsaa rsviget sine Løfter om at holde Leningrad aaben for Skibsfarten i alt Fald til 1. Februar. Den russiske Regering har, som vore Læsere véd, holdt den internationale Skibsfart for Nar. Og med fuld Føje gør *Scandinavian Shipping Gazette* for denne Uge Sovjet's Ydelsler paa Isbryder-Omraadet til Genstand for en

skarpt kritisk Analyse. Spørgsmaalet om Vinter-Navigation i Østersøen, hævder *Gazetten*, er mere end nogensinde af international Karakter. Iaar er et meget stort Antal Skibe af alle Nationaliteter blevet fanget i Østersøens Isfælde i misforstaaet Tillid til den russiske Regerings Løfter. Det har vist sig umuligt, eller tilsyneladende umuligt for de russiske Isbrydere at holde Farvandet til Leningrad aabent. Desuden erfarer vi fra udmærket Kilde, at de russiske Isbrydere har særlig lagt sig i Selen for at bringe Skibe ind til Leningrad med Forraad, og da ganske særlig russiske Skibe, og de har yderst samvittighedsløst overladt andre Nationers Skibe til deres egen Skæbne i yderst farlige Skrue-Is Situationer.

Tidligere var den nordlige Del af Østersøen om Vinteren fuldstændig islukkert med Undtagelse af de finske Havne Abo og Hangö. De store Fremskridt paa Skibsbygningens Omraade, og da ganske særlig med Hensyn til Isbrydere, bringer det nu indenfor Mulighedernes Grænse at kunne holde Skibsfarten vedlige paa flere andre Havne, inklusive Leningrad. Men hertil kræves, at en kraftig og paalidelig Isbryder-Tjeneste staar til den internationale Skibsfarts Disposition. At regne med Rusland — i alt Fald det nuværende Rusland — paa dette Omraade, vilde være letsindigt. Den internationale Skibsfart maa derfor søge et Samarbejde med Finland, den vest-evropæiske Civilisations mest fremskudte Post. Det var sikkert muligt at komme til et Arrangement med den finske Regering om Opretholdelse af en hel lille Flaade af flinke Isbrydere af *Jääkarhu*-Typen, hvis denne er kraftig eller praktisk nok. Vi er slet ikke saa sikre paa, at det er *Størrelsen*, der gør Udslaget med Isbrydere. Det fornøjelige Eventyr, som den komparativt lille danske Isbryder »Isbjørn« havde fornylig i den finske Golf, har ført Beviset for, at en kort men kraftig Isbryder har større Manøvreedygtighed end andre Typer Isbrydere — det lykkedes saaledes »Isbjørn« at faa »Emma Mærsk« fri af Isen blot ved at sejle rundt om den. Tre, fire gode Isbrydere kunde utvivlsomt holde adskilligt flere Havne aabne end Tilfældet er i Øjeblikket, og derved skabe Vinter-Beskæftigelse i Østersøen for mange flere Skibe. Vi kan ikke tænke os, at Redere vilde have noget imod at betale en ekstra Isafgift for en saa uomtvistelig Fordel.

Var denne Tanke ikke noget for the Baltic og White Sea Conferencen at tage op?

DANMARKS SKIBSLISTE 1926

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har nu Mudsendt den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe med Kendingssignaler samt Register over Handelsskibene for 1926.

Aarbogen fremtræder i den fra tidligere Aar kendte Form med en Indledning, hvori findes korte Afhandlinger over »Internationale Kendingssignal-Lister over Krigs- og Handelsskibe«, »Det internationale Kendingssignal-System«, »Signalering med internationale Signalstationer«, »Danske Kyst-Signalstationer«, »Danske Stormvarsel-Stationer«, »Engelske Kyst-Signalsta-

tioner« og »Oplysning og Forklaring angaaende Benyttelsen af Registret«.

Afdeling I i Aarbogen indeholder en Fortegnelse over Kendingssignaler for Skibe under dansk Flag, *Afdeling II*, der er ny, et Register over danske Regeringsskibe med Dampskibe, Motorskibe og Sejlskibe opført hver for sig samt Regeringsskibene ordnede efter Administrationsgrene og *Afdeling III* et Register over Handelsskibe under dansk Flag. Desuden findes der bag i Aarbogen i et Tillæg en Række nyttige Tabeller.

Da vi anmeldte Danmarks Skibsliste i Fjor, udtalte vi, at den populære Aarvog utvivlsomt yderligere vilde forøge sin Popularitet, hvis den udvidede sine Rammer, saa at den kom til at indeholde noget mere statistisk Materiale, saaledes over Handelsflaadens Størrelse og Fordeling, Afgang og Tilgang, Skibenes Art,

Størrelse, Materiale og Alder, Klasse og Anvendelse, samt hvor mange Skibe og hvilke, der ikke er klassificerede.

Efter Gennemsynet af Aarbogen for 1926 glæder det os at kunne udtale, at de af os gjorte Henstillinger er blevet fulgt, idet det ovenfor omtalte Tillæg paa en klar og overskuelig Maade giver de af os ønskede statistiske Data. Den ny *Afdeling II*, Registret over Regeringsskibe forekommer os ligeledes at være et afgjort Plus for Skibslisten, der utvivlsomt vil blive modtaget med den største Velvilje i alle i Skibsfarten interesserede Kredse.



KONOSSEMENTER FOR VARER TIL ESTLAND

Udenrigsministeriet har fra det danske Konsulat i Reval modtaget følgende Indberetning vedrørende en af den estniske Skibsmæglerforening nylig udsendt Vejledning vedrørende Udarbejdelsen af Konnossementer for Varer til Esland:

Ifølge hidtil gældende Praksis kunde Varesendinger, som ankom til Estland paa Konnossement, erholdes udleveret mod saakaldte Frigivelsesbeviser uden Forevisning af Konnossementet.

Efter en nylig stedfunden Fortolkning af Toldreglementet har den estniske Skibsmæglerforening imidlertid foreskrevet sine Medlemmer, at de fremtidig kun maa foranstalte Varesendingerne udleveret ved Afstempling af Original-Konnossementerne.

I denne Forbindelse gør Skibsmæglerforeningen op-

mærksom paa følgende Enkeltheder, som bør iagttages ved Udfærdigelsen af Konnossementer for at undgaa Fejl og Misforstaaelser:

- 1) Der bør saavidt muligt kun udstedes et enkelt Eksempplar af Original-Konnossementet. Det paagældende Eksempplar bør være afstemplet med Ordet »Original« i stort og tydeligt Paatryk. I Teksten bør Ordet en Original udskrives med Bogstaver.
- 2) De øvrige Konnossement-Eksempplarer er Kopier og bør være betegnede som saadanne ved tydeligt Paatryk af Ordet »Kopi«. Det vilde være meget ønskeligt, om disse Kopi-Konnossementer endvidere blev afstemplet med Ordene »not negotiable«.

SKIBSFARTEN PAA LADOGA

Den finske Regering har udstedt følgende Forordning angaaende Sejladens og Varetransporten paa Ladoga:

Kyststrækningen paa den finske Side af Ladoga inddeles i to Tolddistrikter: Sordavala og Sortanlaks. Under Sordavala Distriktet hører Sordavala By samt Sognene Salmis, Impilaks, Sordavala og Jaakimvaara, under Sortanlaks Distriktet Kexholms By samt Sognene Kronoborg, Hiitola, Kaukola, Kexholm, Pyhäjärvi, Sakkola og Metsäpirtti.

Skibe, som afgaar til en udenrigsk Havn, skal udklareres ved nedennævnte Toldsteder:

De, der har indtaget Last i Sognene Salmis eller Impilaks, ved Toldkontoret i Pöllä.

De, der har lastet i Sognene Sordavala eller Jaakimvaara eller indenfor Sordavala Bys Omraade, ved Toldkontoret i Sordavala, og de, der har lastet indenfor Kexholm Bys Omraade eller i Sognene Kronoborg, Hiitola, Kaukola, Kexholm,

Pyhäjärvi, Sakkola og Metsäpirtti, ved Toldkontoret i Sortanlaks.

Samtlige Skibe ankommende fra en udenrigsk Havn skal undersøges af Toldvæsenet i Sortanlaks eller i Pöllä.

Skibe kommende fra Udlandet skal indklareres ved Toldkamret i Sortanlaks eller i Sordavala.

Skibe, der ankommer tomme eller i Ballast, samt de, der er lastede med toldfri Varer eller med Korn, formalet eller uformalet, Rodfrugter, Kartoffelmel eller Petroleum, kunde ogsaa indklareres i Pöllä, hvis Ladningen losses dér eller i nogen anden Havn i Salmis Sogn.

Toldbehandlingen af de ovennævnte Varer kan ske i Sortanlaks eller i Pöllä.

Yderligere udstrakt Toldbehandlingsret kan bevilges af Finansministeriet efter Ansøgning.

Ved denne Forordning, der er traadt i Kraft fra 1. Januar 1926, ophæves Forordningen af 29/4 1922 om udenlandsk Skibsfart og Varetransport paa Ladoga.

DANMARKS SKIBSLISTE 1926

Danmarks Skibsliste 1926, den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe med Kendingssignaler samt Register over Handelsskibene, er udkommet. Forhandles fra Søkort-Arkivet. Pris Kr. 7.50.

FRAGTRATETALLET FOR JANUAR 1926

Som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt, gik Fragtratetallet i Januar Maaned ned fra knap 106 til godt 103. Der var Nedgang ved Flertallet af Raterne; for adskillige af Kulfragterne var der dog Opgang, men kun for Kulfragt fra Wales til la Plata var Opgangen betydelig (ca. 20 pCt.); til Gengæld staar

Raten i den modsat gaende Fart, Korn fra la Plata til Europa, med større Nedgang end nogen af de andre Trader. Der forelaa ikke nogen Trælaster-Notering for Januar Maaned.

	Jan.—Marts 1925 gsntl.	100,0
Januar 1925	102.1
Februar —	99.2
Marts —	98.8
April —	95.4
Maj —	92.8
Juni —	93.6
Juli —	94.8
August —	94.5
Septbr. —	95.6
Oktobrer —	101.2
Novbr. —	104.5
Decbr. —	105.9
Januar 1926	103.1

PANAMA KANALEN I FINANSAARET 1925

Nettoindtægten af Kanalafgiften i Finansaaret 1925 androg ifølge den officielle Rapport fra Kanalens Guvernør 13,465,924.72 Doll. mod 16,307,948.50 Doll. i 1924 og 10,001,066.50 Doll. i 1923. Nettoindtægten hidrørende fra andre Virksomheder, der drives direkte under Kanal-Administrationen, og af hvilke de vigtigste er Reparationsværksteder, Materiale-Lagre og Brændselolie-Anlæg androg 765,916.85 Doll. mod i 1924 901,624.12 Doll., medens de Virksomheder, der ledes af Panama Jernbane-Selskabet, dette Selskabs Dampskibslinje dog undtaget, gav et Nettooverskud af 1,525,910.13 Doll. mod i 1924 1,044,887.04 Doll., saaledes at den samlede Nettoindtægt ved Kanalen var 15,757,751.70 Doll.

I Trafikken gennem Kanalen var 24 Nationer repræsenterede. De vigtigste var:

	Antal Skibe	Netto-tonnage
U.S.A.	2,326	9,805,552
England	1,211	4,722,533
Japan	172	716,997
Norge	192	535,108
Tyskland	163	530,248
Frankrig	105	401,778
Holland	102	393,550
Italien	57	207,893
Sverige	49	155,694
Danmark	42	125,515
Spanien	43	123,191
Peru	73	101,735

RESPONSA I SKIBSFARTSSAGER

Dansk Dampskibsrederiforening har afgivet følgende Respona:

Responsum Nr. 12.

Jeg beder Dem elskværdigst afgive Deres Responsum over følgende Forhold:

En Hovmester, der var ansat paa et Dampskib, der er paa ca. 500 Brutto Register Tons, og som har et Mandskab paa 10-12 Mand, har efter Rederens Opgivende faaet Kost i Entreprise, idet det dog bemærkes, at der ikke var oprettet skriftlig Kontrakt mellem Rederen og Hovmesteren. Medens Skibet laa her i . . . , som ikke var Skibets eller Rederiets Hjemsted, foretog Hovmesteren Indkøb af Proviant til Skibet hos en Provianteringshandler her i Byen. Kaptajnen protesterede ikke imod Købet, men gav da heller ikke særlig Anerkendelse overfor Sælgeren. Jeg tillader mig herved at forespørge:

- 1) Er det Kotume, at Hovmesteren, der har Kosten i Entreprise paa Dampere af ovennævnte Størrelse, handler for egen Regning, og at Sælgeren ikke kan holde sig til Rederen eller Skibet for det skyldige Beløb.
- 2) I bekræftende Fald: Maa denne Regel da antages at gælde ubetinget, selv om Rederen vidste, at Hovmesteren ingen Midler havde, da han gjorde Indkøbet, eftersom han lige var antaget, og at han heller ikke var i Stand til at stille Sikkerhed af nogen Art, og de indkøbte Varer var nødvendige til Rejsens Fortsættelse.

Svar. I Anledning af Deres Forespørgsel af 1. ds. skal man meddele, at efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening maa disse Spørgsmaal besvares bekræftende.

Responsum Nr. 13.

Under en verserende Retssag har det Interesse at faa oplyst, i hvilket Omfang danske Redere fører Tilsyn med, hvorledes Skibsførere laster og stuver Skibene. Jeg tillader mig derfor at spørge Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederiforening, om det er almindeligt, at Rederne foreskriver Skibsføreren et Maksimum for Skibets Indtagning af Last og/eller giver Forskrifter om, hvorledes Stuvningen skal finde Sted, eller om det er Sædvane, at Rederne overlader til Skibsføreren selv selvstændigt i hvert enkelt Tilfælde at skønne over og afgøre, hvorvidt Lastens Mængde og Stuvning berører Skibets Sødygtighed.

Svar. I Anledning af Deres Skrivelse af 7. ds., hvori De forespørger, om det er almindeligt, at Rederne foreskriver Skibsføreren et Maksimum for Skibets Indtagning af Last og/eller giver Forskrifter om, hvorledes Stuvningen skal finde Sted, skal man meddele, at Rederierne altid overlader til Skibsføreren selv selvstændigt i hvert enkelt Tilfælde at skønne over og afgøre, hvorvidt Lastens Mængde og Stuvning

berører Skibets Sødygtighed, og at det er Skibsføreren, der har det fulde Ansvar herfor.

Responsum Nr. 14.

For en norsk Damper fører vi for Tiden en Rets-sag her i Danmark vedrørende Skade paa en Ladning Soyamel i Sække, som Skibet førte fra England til danske Havne i Juni Maaned d. A. Umiddelbart inden Skibet indtog Ladningen i Hull, havde det losset en Ladning Is. Lasterummene blev derfor overfejet med Savsmuld. Skibet er bygget af Træ og forsynet med tæt, permanent Trægarnering fra Skibets Bund helt op til Dækket i samtlige Lasterum. Da man ikke ansaa den forhaandenværende løse Garnering for tilstrækkelig, blev der yderligere i Lastehavnen rekvireret ekstra Planker, ligesom Afskiberne leverede et særligt stort Antal Maatter til Beklædning af Lasterummene. Foruden den faste Garnering blev Skibet altsaa forsynet med en løs Garnering, bestaaende af Fyrretræsplanker beklædt med Maatter.

Vi vil være taknemmelige, saafremt den ærede Rederiforening vilde give os en Udtalelse om, hvorvidt Skibets Lasterum under de foreliggende Forhold vil kunne siges at have været fuldt sømandsmæssigt forsvarligt udrustede, selv i Betragtning af, at Ladningen bestod af en for Fugtighed saa modtagelig Vare som Soyamel.

Svar. Ved Skrivelse af 19. ds. har De udbedt Dem en Udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening til Brug ved en Retssag angaaende Spørgsmaalet om Skade paa en Ladning Soyamel i Sække.

Det fremgaar af det oplyste, at Skibet, som førte den paagældende Last fra England til danske Havne i Juni Maaned d. A. umiddelbart forinden Skibet indtog Lasten havde losset en Ladning Is. Skibets Lasterum var derfor blevet overfejet med Savsmuld. Skibet er bygget af Træ og forsynet med tæt permanent Trægarnering fra Skibets Bund helt op til Dækket i samtlige Lasterum. Da man ikke ansaa den forhaandenværende løse Garnering for tilstrækkelig, blev der yderligere i Lastehavnen rekvireret Planker, ligesom Afskiberen leverede et særligt stort Antal Maatter til Beklædning af Lasterummene.

Under Forudsætning af, at den løse Garnering med Maatter har været placeret saaledes, at Sækkene med Soyamelet ikke kom i umiddelbar Berøring med den efter Isladningen formentlig ikke gennemtørrede Garnering, og at der har været et Lag Maatter, samt hvor det skønnedes nødvendigt, en løs Garnering af Fyrretræ dækket med Maatter imellem Sækkene og den faste Garnering, maa Dansk Dampskibsrederiforening holde for, at Skibets Lasterum under de foreliggende Forhold har været fuldt sømandsmæssigt forsvarligt udrustet, selv i Betragtning af, at Ladningen bestod af en for Fugtighed saa modtagelig Vare som Soyamel.

TILBAGEHOLDELSE AF DAMPSKIBE FOR ORDRE

For kort Tid siden blev der i England afsagt en Voldgiftskendelse, hvori udtales, at en Befragter ikke paa ubestemt Tid kan tilbageholde et Skib for Ordre trods den Klausul i Certepartiet, der bestemmer, at saafremt Skibet forsinkes som Følge af, at det maa vente paa Ordre, skal Befragteren betale en Erstatning af 30/- pr. Time. Voldgiftsdommeren hævdede, at den Forsinkelse, for hvilken der skulde betales 30/- i Timen, maatte være en Forsinkelse, paa hvilken Befragteren ingen Indflydelse havde og derfor ikke kunde hindre.

I det foreliggende Tilfælde havde Befragteren benyttet sig af Klausulen til at tilbageholde Ordren, til han havde faaet solgt Ladningen, og Kendelsen gik derfor ud paa, at Rederen var berettiget til ved Domstolene at kræve Erstatning for Tilbageholdelsen af Skibet og for dets Benyttelse som Varchus. Sagen kom derefter for Retten, hvor Dommeren erklærede, at Befragteren ikke ifølge Bestemmelsen i den ovennævnte Klausul var berettiget til at tilbageholde Damperen paa denne Maade, men da Damperen roligt havde afventet Ordren og ikke havde nægtet at opretholde Certepartiet, kunde den kun gøre Krav paa de fastsatte 30/- pr. Time for Tilbageholdelsen, som Certepartiet hjemlede.

The Times of Argentina, der omtaler Sagen, finder Dommerens Afgørelse ganske uforstaaelig og spørger, hvorledes Damperen skulde have baaret sig ad med at nægte at opretholde Certepartiet. Skulde den uden Ophold være afgaaet til den nærmeste britiske Havn, have losset dér og derefter beslaglagt Ladningen som Sikkerhed for Betaling af Fragten? Dette synes at

være Dommerens Mening. Bladet er dog overbevist om, at de allerfleste Redere vilde have handlet som det omtalte Skib »Ethel Radcliffe«s Reder, d. v. s. have protesteret og krævet Erstatning. Den blotte Kendsgerning, at Skibet roligt afventede Ordren, skulde ikke kunne berøve det dets Rettigheder. Det er godtgjort, at Befragteren ikke havde Ret til at holde Skibet tilbage, og det er da kun rimeligt, at han, naar han gør det, maa betale Erstatning.

En Voldgiftskendelse bør være inappellabel.

Bladet tilføjer, at Voldgiftsklausulen i Certepartierne næppe er det Papir værd, den er trykt paa, hvis man skal bedømme Spørgsmaalet efter det Antal Appeller til Domstolene, der sker, efter at Voldgiftsdommeren har afsagt sin Kendelse. Meningen med Voldgiftsklausulen maa være, at man for at undgaa de med en Sags Henvisning til Domstolene forbundne Omkostninger henviser den til Afgørelse af en upartisk Forretningsmand med fuldt teknisk Kendskab til det Spørgsmaal, der har givet Anledning til Tvisten. Ifølge Certepartierne kan Tvistspørgsmaal henvises til Voldgift, men det er øjensynligt muligt at appellere Voldgiftskendelsen til Domstolene, og derved forringes Værdien af Voldgiftskendelsen meget betydeligt. Begge Parter burde derfor, inden de søger en Voldgifts-afgørelse, forpligte sig til ikke at indanke denne, hvor meget den ene af Parterne end maatte føle sig forurettet ved Kendelsen. Gør man ikke dette, er der ingen Anledning til at opretholde Voldgiftsklausulen i Certepartierne.

VOLDGIFTSKENDELSE OM FERIEGAGE

Maskinmester *Martin Møller*, der er ansat som 1ste Maskinmester i det Dampskibsselskabet »Torm« tilhørende Dampskib »Gunhild«, og som ikke i Tjenesteaaaret 1924-25 har haft Ferie, har i Henhold til Bestemmelsen i § 11 sidste Punktum i Overenskomsten af 1925 krævet udbetalt ekstra Gage for 3 Uger. Rederiet har nægtet at betale det krævede Beløb under Henvisning til, at Maskinmester Møller, som under Konflikten i 1925 fratraadte sin Tjeneste den 19. Juni og først tiltraadte den igen den 19. Juli efter Konflikts Afslutning, ikke har gjort uafbrudt Tjeneste i det paagældende Tjenesteaar og saaledes formentlig ikke har Ret til Ferie med Gage efter Bestemmelsen i den nævnte Paragrafs 1ste Punktum.

Da der ikke ved Forhandling mellem Dampskibsrederiforeningen og Maskinmestrenes Forening er opnaaet Enighed i Sagen, er denne af sidstnævnte Forening blevet begæret afgjort ved Voldgift.

Til Støtte for Maskinmester Møllers Krav har Maskinmestrenes Forening henvist til, at det af Forligsmanden i Arbejdsstridigheder den 23. Juni 1925 stillede Mæglingforslag, ved hvis Vedtagelse af Dampskibsrederiforeningen og Maskinmestrenes Forening Konflikten blev bragt til Afslutning, indeholdt følgende Bestemmelse:

»Samtlige Opsigelser, der er indsendt efter Ordre fra Maskinmestrenes Forening, annulleres, og Officere, der efter Ordre fra Foreningen er fratraadt, genantages ved først indtrædende Ledighed i deres tidligere Stilling mod fuld Anciennitet, Pensionsret m. m.«.

Maskinmestrenes Forening har gjort den Opfattelse gældende, at det, der tilsigtes med den citerede Bestemmelse er, at sikre de Maskinmestre, der var fratraadt Tjenesten som Følge af Konflikten, mod at lide Tab derved, udover selve Gagetabet i den Periode, de var fraværende fra Skibene.

Dampskibsrederiforeningen gør gældende, at en saa vidtgaaende Fortolkning af Forligs-Bestemmelsen er stridende mod Overenskomstens Ordlyd, hvorefter Retten til Ferie uden nogetsomhelst Forbehold er betinget af 1 Aars uafbrudt Tjeneste. Endvidere har Dampskibsrederiforeningen anført, at den Hvil, som Overenskomstens § 11 i første Linie tilsigter at aabne Maskinmestrene Adgang til, ikke tiltrænges i nærværende Tilfælde, idet Maskinmester Møller faktisk ikke har været tjenestegørende fra den 19. Juni til 19. Juli.

Kendelsen giver Maskinmestrene Medhold.

Dampskibsrederiforeningen har her peget paa et Forhold, som ud fra en almindelig Betragtning unægtelig synes urimeligt. Men denne Urimelighed bunder i Overenskomstens Bestemmelse om, at Ferie overhovedet kan substitueres med en Penge-Ydelse. Hvad det i nærværende Sag drejer sig om, er det Spørgsmaal, om de af Parterne vedtagne Vilkaar for Konflikts Afslutning involverer, at Tjenesten retlig i Henseende til Anvendelsen af Ferie-Bestemmelserne betragtes som uafbrudt, til Trods for, at der faktisk foreligger en Afbrydelse under Konflikt-Perioden.

Dette Spørgsmaal maa Udvalget besvare bekræftende, idet Tilføjelsen »m. m.« til den foran citerede Bestemmelse i Mæglingforslaget ellers ikke ses at have noget Indhold.

Under Sagens Behandling er det oplyst, at Parterne — for saa vidt Udvalget maatte give Maskinmester Møller Medhold — er enige i, at den Maaned, Maskinmesteren var fraværende fra Skibet som Følge af Konflikten, fradrages, saaledes at Tjenesteaaaret 1924-25 i denne Forbindelse regnes at omfatte 13 Maaned.

I Henhold til det anførte afgøres Sagen derhen, at der tilkommer Maskinmester Møller 3 Ugers ekstra Gage for Ferieaaaret 28/10 1924-28/11 1925.

9/2 1926.

sign. *Adolph Jensen*.

JAPANSK LOV OM TRAADLØS TELEGRAF OM BORD PAA SKIBE

I Japan er der vedtaget følgende Lov om traadløs Telegraf om Bord i Skibe:

Ethvert japansk Skib, der kommer under de følgende Kategorier, maa for at faa Tilladelse til at drive oversøisk Skibsfart eller den store Kystfart være forsynet med traadløs Telegraf, undtagen i Tilfælde, i hvilke Regeringen i Betragtning af Rejsens Formaal eller andre Forhold, der skønnes at berettige det, for en vis Periode, fritager Skibet for at have traadløs Telegraf installeret.

1. Skibe paa 2,000 B.R.T. og derover.
2. Skibe, der har 50 eller flere Personer om Bord.

En Forøgelse, der skyldes syge eller tilskadekomne Folk eller Personer, der tages om Bord midlertidig fra Skibe i Havsnød, medregnes ikke i Antallet af de under 2 nævnte Personer.

Regeringen kan fastsætte særlige Regler for de under 2 nævnte Skibe, hvis Bruttotonnage er under 2,000 Tons.

En dertil bemyndiget Embedsmand kan til enhver Tid inspicere et hvilken som helst Skib og udsætte dets Afgang, hvis det skønnes nødvendigt for at foretage Inspektionen.

Ejeren eller Føreren af et Skib, der bryder denne Lovs Bestemmelser, ifalder Bødestraf paa indtil 1,000 Yen.

Denne Lov kommer ogsaa til Anvendelse overfor fremmede Skibe, der anløber Havne indenfor japansk Retsomraade.

Tidspunktet for Lovens Ikrafttræden vil blive fastsat ved en kejserslig Forordning.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 16. Februar 1926.

Efter at Striken i Antracite Minerne i U.S.A. efter maanedlange Kampe og med et uhyre Pengespild meldes at være ophørt og en 5-aarig Overenskomst afsluttet, maa vi være forberedt paa en Reaktion i Kulraterne ud fra U.K. For at bøde paa de knappe Beholdninger, vil U.S.A. antagelig for en Tid fremover fortsætte med at tage Forsyninger fra Europa; men saa snart Strikens Ophør og Arbejdets Genoptagelse er en Kendsgerning, søges Tonnage mere af fri Villie end af Nød, og Redernes Position er straks rokket. Paa den anden Side er der intet, som frister til at sende Tonnagen over til Staterne. Kornlasterne er »few and far between«, og de opnaelige Rater for tjener knapt Betegnelsen af Rater.

Alle de hjemgaaende Markeder indtager en forbausende Passivitet, og der skal mindst et Jordskælv til for at sætte Fart i Handel og Skibsfart.

Bare eet Marked kunde rose sig af Fasthed, vilde meget være vundet.

TRÆLASTMARKEDET

Raterne ligger omtrent uforandrede. Det ser ud til, at Rederne er begyndt at indtage en mere reserveret Holdning, og til lavere Rater end de nuværende kan ingen forsvare at sejle. Med en Dagskurs paa Sterling af 18.75 imod 26/82 i Fjor og ca. 2/- lavere Fragter maa Resultatet blive daarligt, selv om de væsentligste Udgifter, Lastning/Losning, er gaaet en Del ned. Foreløbig er det hovedsagelig de engelske Importører, som har taget Tonnage pr. f.o.w. De belgiske og franske Importører vil vente i Haab om lavere Indkøbspriser og en fordelagtigere Valuta. De italienske Papirfabrikker har købt et Par Ladninger Pulpwood, og Kemi/Genoa skal være gjort til 61/-.

For Pulpwood Sydfinland/Calais-Rouen er Befragternes Idé stadig 34/6d., 35/-, maaske 3d./6d. mere. Hvis Tonnage faas til 35/6d. og 36/6d., er det billigt.

Hvidehavsbefragterne er endnu ikke kommet frem med deres Betingelser. Halifax/W.B.E.I. har taget endnu en Marts-Baad til 67/6d., 70/- henholdsvis 1 og 2 Lossehavne.

KUL, KOKS ETC.

Naar man regner med at være i Februar Maaned med Udsigt til mere Kulde og maaske Isvanskeligheder, er det forbausende, at Kulimportørerne ikke har Brug for mere Tonnage, end Tilfældet er i Øjeblikket. Lagrene er vistnok store, og Erfaringen fra 1 Fjor maner til Forsigtighed; men der faas ogsaa endog meget billige Baade. Der er f. Eks. sluttet: Seaham/Aarhus 2,800 Tonner til 5/9d.; Wear/god dansk 3,400 T. 5/6d.; Tyne/København 1,800 T. 6/3d.; Tyne/Mariager Fjord 1,850 T. 6/-; Tyne/Nykøbing Falster 1,350 T. 6/6d.; Koks London/god dansk 600 T. 9/9d.; Tyne/

Odense 1,000 Koks 10/-. Wales/København noteres til 6/6d. for 3,500 T. prompt; Blyth/Kalmar 6/6d.; Tyne/Memel 6/-, 6/3d.; Reval anysize 9/6d. Coasting er fastere bl. a. paa Grund af Forsinkelser ved daarligt Vejr og Havarier. Bay Destinationer mindre eftertragtede, og Raterne opadgaaende.

MIDDELHAVET ETC.

Kulmarkedet er stadig i Redernes Favør uden dog at være nævneværdig højere. Raterne afhænger meget af Størrelse og især af Position. Den nominelle Notering for 4/6,000 Tonnere til Genoa range er ca. 10/3d., 10/9d.; 6d. mere for Civita Vecchia. Til de fjernere Destinationer er der en god Efterspørgsel med delvis højere Noteringer. Øerne betaler ca. 10/-, 10/6d. for 2/3,000 Tonnere.

Hjemgaaende er fremdeles sløjt. Jordnødnoteringerne uforandrede. Frugt er værd fra 23/- til 27/- pr. 100 cbf efter Størrelse. Esparto til Scotland betaler ca. 17/-, 17/6d. Oliekager fra Marseilles til 5 danske/svenske Havne ca. 16/6d., 17/6d. Salt Trapani/2 Nordnorge 15 Kr., Iviza 14 Kr.; Alexandria/Hull 9/3d. Sortehavet 12/3d. Basis Continentet. Korn fra Sulina range ca. 16/6d. Cont.; 18/6d., 19/- tre danske Havne, prompt. For up river Lastning er betalt 16/6d. Cont. 18/6d. til 3 danske, 1. April Liggedage.

NORD AMERIKA-GULFEN ETC.

West St. John/4 Havne Italien, prompt Lastning, er gjort til 15 Cents. Atlantic/Antwerpen-Rotterdam 10 Cents; Lissabon 15½ Cents. New York/Antwerp-Hamburg range 9½ C.; New York/Sortehavet 8½ C. pr. cbf.; Hampton Roads/Vestitalien 2/70 Doll.; Algiers 2/65; Montevideo 4/00; Buenos Aires-La Plata 17/3d.; Rio 3/50 Doll.

Cuba/U.K.-Cont. igen svagere 15/6d., 16/-; Marseilles 21/- for 2,700 Tonner. Flere Baade er sluttet paa nett Charter Gulfen/U.K.-Cont. til Rater under 4/00 Doll. pr .Ton. Oliekager til Danmark 5/75 Doll. Pitchpine til Buenos Aires 14/50 Doll.

Pacific uforandret med liden Forretning.

Kulraterne fra Rotterdam og Antwerpen til U.S.A. ligger omkring 13/- Kul, 15/- Koks, og Wales har betalt op til 15/-, 16/- for Kul, alt med fri Losning. Cement Antwerpen/Florida 3.25 Doll.

SYDAMERIKA

Saalænge hjemgaaende La Plata ikke kan rette sig op, maa de udgaaende Rater være forholdsvis høje. Wales/lower ports betinger op til 20/- pr. prompt; Rosario 21/-; Rio 20/-. Prompte Baade sluttet til ca. 12/6d. Buenos Aires/U.K.-Cont.; 14/- Santa Fé; 18/6d. San Lorenzo Juni/Juli 18/- 5,000 T., Maj/Juni 17/- 6,200 T. Hørfrø fra Santa Fé til New York-Philadelphia

(Fortsættes næste Side).

A PROPOS SØMANDSLOVEN

Under ovenstaaende Overskrift bringer Medlemsbladet for »Den almindelige danske Skibsførerforening« følgende Indlæg fra Skibsfører, Kaptajn A. Olesen, som deri anker over, at Myndighederne, der er meget nøjeregnende med Overholdelsen af alle de i de senere Aar indførte nye Mønstringsbestemmelser, ikke har rettet de gamle Afregningsbøger og Bemandingslister i Overensstemmelse med de senere tilkomne Rettelser, saaledes at der ligefrem stilles Fælder for Skibsførerne.

Vi gengiver Klagen nedenfor:

Forleden bragte det Skib, hvis Føring for Tiden er betroet mig, en Ladning til København.

Den sædvanlige Nytaarsommønstring foretoges, og denne gik forsaavidt glat nok, derimod havde jeg nogen Afmønstring, som ikke gik slet saa glat, og deri maa søges Aarsagen til, at jeg, som Engelskmanden siger: »am breaking into print«.

Som bekendt siger Sømandslovens §18, 2. Stk.: »Hyren løber til og med den Dag, Tjenesten ophører, eller, hvis Afmønstring skal ske, til og med Afmønstringsdagen.«

Dette er en Paragraf vedtaget i en Lov i Maj 1923 — men for at den rigtig kunde faa Tid at bundfælde i Rederes og Sømands Bevidsthed, jvnf. Hr. Kontorchef Krogh, — først traadt i Kraft 1. Januar 1924 — altsaa for to Aar siden.

Det forbausede mig derfor at se min nye Skibsbemandingsliste indeholde fuldstændig fejlagtige og vildledende Oplysninger paa sin Forside.

Ganske vist er Ordet »Sølov« overstreget og erstattet med »Sømandslov«, men den øvrige Tekst er uforandret og oplyser bl. a. Stk. 4. »Afmønstringen skal ske senest anden

Søgnedag efter at Tjenesten er ophørt, og den tilgodehavende Hyre udbetales ved Afmønstringen.« Den samme Oplysning findes endnu bestandig Side 2 i Afregningsbøgerne, og er formentlig i absolut Modstrid til den ovenfor citerede Paragraf i Sømandsloven.

Naar man nu ved — og det ved vi alle — hvor strikse og nøjeregnende vore Mønstringsovrigheder, for slet ikke at tale om vort berømte Statspoliti er, med alt hvad der angaar Skibsføreres Forhold ved Af-, Paa- og Ommønstring, — en Strikshed, der for os Lægfolk ofte synes at nærme sig Pedanteri, — kan man undre sig over at den Slags kan gaa upaaagtet hen i aarevis.

Selv om man forudsætter, at Beholdningen af Afregningsbøger og Bemandingslister har været saa enormt for 2½ Aar siden, at den endnu ikke er opbrugt, burde dog vel den Del af Teksten, som er absolut vildledende, eftertrykkelig overstreges.

En Skibsførers Stilling er iforvejen vanskelig nok i vore Tider, han skal foruden at være fuldstændig au fait med Sølovens og Sømandslovens mange udviklede Paragrafer, paa en Prik kende Indholdet af det halve Dusin Papirlapper af forskellig Kulør, der i de seneste Aar er udkommet ligesaa regelmæssig som Falkenbergs Kalender.

Under disse Omstændigheder turde man vel ialfald med Rimelighed kunne vente, at de Myndigheder, som er de første til at anholde ham, og foreholde ham hans *personlige* Ansvar, hvis han en Dag skulde løbe sur i Papirlapperne og de mange Lovparagrafer, — undlader at opstille ligefrem Fælder for den stakkels Mand, hvis Tilværelse — trods § 44 — er alt andet end let, efter at vi er bleven velsignet med dette demokratiske Udslag af interskandinaviske Kongresser og broderlige Sammenkomster, der saa betegnende kaldes en Sømandslov.

A. Olesen.

SKIBSTRAFIKKEN I DANZIGS HAVN I JANUAR 1926

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Januar 354 med 204,559 N.R.T. mod 379 Skibe med 221,380 N.R.T. i December.

For udgaaede Skibets Vedkommende var Antallet 367 med 221,572 N.R.T. mod 378 med 220,579 N.R.T. i December.

Af de i Januar Maaned indgaaede Skibe indgik 248 Skibe med 147,151 N.R.T. i Ballast, medens 29 Skibe med 11,447 udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar Maaned 1925 anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 215 med 120,533 N.R.T. og af udgaaede Skibe 221 med 128,967 N.R.T.

Januar Maanedes Trafik har næsten holdt sig oppe paa Højde med December. Af de udførte Varer nævnes Kul med ca. 150,000 Tons, Træ med ca. 70,000 T., Sukker med ca. 21,000 T., Rug og Hvede med hver ca. 18,000 T., Byg og Havre med hver ca. 8,000 T.

Det fremhæves, at Havnens Ydeevne stadig gaar fremad; der er saaledes paa enkelte Dage opnaaet en Kulaflastning paa nær op mod 9,000 Tons. Fragterne er begrundet paa en overordentlig stor Tilgang af tom Tonnage fra de efterhaanden tilfrosne nordbaltiske Havne yderst lave, og der klages over, at den store Trafik ikke giver en nogenlunde passende Fortjeneste til Rederierne.

Den svenske Tonnage staar med 62 Skibe og 39,146 N.R.T. som Nr. 2 — ligesom i December — efter Tyskland med 161 Skibe med 74,639 N.R.T. som Nr. 1,

derefter kommer Danmark med 55 Skibe med 37,834 N.R.T. Den danske Tonnage staar, skønt Nr. 3 i Rækken, med en i Forhold til de foregaaende Maaneder usædvanlig høj Tonnage, hvad der har saa meget større Betydning som den danske Amerikalinie, der i sin Tid anløb Havnen med 3 Dampere maanedlig, nu kun har en Damper paa Linien. Den danske Trafik bestaar derfor nu næsten udelukkende af mindre Dampere i ren Fragtfart.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	16	5,839
Danmark	55	37,834
Tyskland	161	74,639
England	19	18,968
Estland	2	148
Finland	1	371
Frankrig	2	2,126
Holland	10	9,061
Letland	11	6,681
Litauen	1	437
Norge	9	5,748
Polen	4	3,386
Sverige	62	39,146
Island	1	175

Passagertrafikken har i Januar Maaned været uden Betydning; af den udgaaede Trafik paa 1,315 Passagerer er næsten Halvdelen besørget af danske Linier, nemlig 536 Passagerer direkte til New York og 111 til København.

(Fortsat fra Side 127).

17/9d., 18/9d. 1-2 Lossehavne, Option Montreal 17/9d. Rio/Rotterdam 12/- Erts; Salpeter fra Chile til Bordeaux-Hamburg 20/-; Middelhavet 22/6d.; Alexandria 23/-.

ØSTEN

Tre Baade er taget fra Australien til Japan til 21/3d. pr. Februar/Marts, og yderligere Tonnage søges.

Til Europa er ingen Befragtninger kommet i Stand i den sidste Uge. Befragternes Idé er 28/9d. Basis Vestaustralien, 32/6d. Sydney. Mauritius/U.K.-Cont. Marts Lastning ca. 21/6d.; Burmah/Antwerp-Hamburg 22/6d., 23/9d.; Madras 25/3d.; Bombay-Karachi 22/6d. Ris Birma/Kalmar, Marts/April, noteres à 27/6d.

TIME CHARTER

Der er intet, som frister til Spekulation i Europa Fart. For 2/2,200 Tonnere indikeres 4/6d., 5/-, og til disse Rater kan en Reder lige saa godt selv tage Chansen.

I vestindisk Fart er betalt fra 77½ C. for 8,000 Tonnere op til 1/50 Doll. for 2,200 Tonner. Pacific Trade 75 C. for 8,000 Tonner, Levering/Tilbagelevering North of Cape Hatteras.

SEJLSKIBE

Melbourne og/ell. Geelong/U.K.-Bordeaux-Hamburg range er sluttet til 23/9d. for prompt 3,300 Tonner.

AFRUSTNINGSDEBATTEN I GENEVE

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

For fire Dage siden aabnedes den saakaldte Afrustningskonference i Genève, og man er, naar disse Linier læses, i fuld Gang med »at anstille de nødvendige Undersøgelser af de Problemer, som skal underkastes et forberedende Studium af Hensyn til en eventuel Konference, som senere skal beskæftige sig med Reduktion og Begrænsning af Rustningerne.« Længere er man ikke kommet. Hvad der er Resultatet af den uhyre megen Talen — ikke mindst her i Landet — er saaledes kun, at man nu *undersøger* Forudsætningerne for en *eventuel Konference*. Saadan er Afrustningsforslagenes faktiske Skæbne i Øjeblikket, og man gør klogt i at huske dette, naar man fra visse Hold vil fortælle godtroende Folk, at Folkeforbundet nu vil lade Europa afruste en, to, tre. Det bliver der ikke noget af. Men derfor skader det ligefuldt, at der ude om i Verden fortælles, at f. Eks. Danmark nu forbereder sig paa helt at lægge Vaabnene hen. Det er i høj Grad forhastet Tale, der saar Mistænksomhed.

Hvordan man i de ledende Stater ser paa Spørgsmaalet Afrustning, faar man et stærkt Indtryk af, naar man læser om Washingtonsenatets Behandling af Forslaget om Amerikas Deltagelse i Afrustningskonferencen. Man vilde i Virkeligheden slet ikke med til Genève. Der var absolut ingen Stemning for det, og først da Senatet var blevet klar over, at det blot drejede sig om en forberedende Konference, gik Amerika med, idet man kynisk, men paa den anden Side ganske vittigt, ræsonerede som saa, at der jo her var en fortrinlig Lejlighed til at sætte sig ind i de Metoder, som de forskellige Lande anser for at være de bedste at ruste efter. Hvad der altid søgtes skjult, kunde man her faa at vide. Spioneri var ikke nødvendigt. For Amerika var der ikke nogen bedre Lærdoms- og Undervisningskilde end denne Sammentræden i Genève. Derfor gik man med, ikke for Fredens Skyld, men for paa en let Maade at faa en Del militære Hemmeligheder at vide.

*

En af *Aristide Briand's* største Egenskaber er den, at han kan se klarere end de fleste Statsmænd i hans Samtid. Sentimental er han ikke — han gaar lige løs paa en Sag, og han er ofte saare brutal. Man maa beundre hans fine Næse. Den svigtede heller ikke i denne Sag. Som den praktiske Mand han er, saa han, at skulde der overhovedet komme noget ud af de Debatter, der nu er begyndt, maatte Frankrig, saavel som alle de andre Lande, lægge alle Kortene paa Bordet. Det vil Briand ikke, og af gode Grunde. Han søgte derfor at spænde Ben for Konferencen, men det lykkedes ikke. Dog har han ad talrige Veje, og ikke mindst ved Hjælp af de politiske Penne, der følger hans Vink, gjort den ret ligegyldig for Frankrig og fransk Politik . . .

At negligere de Forhandlinger, som foregaar nu, vil dog ikke være rigtigt, og for de smaa Stater kan det altid være af Værdi at se, hvorledes de store teer sig. At de alle er stemt for Afrustning — naar der tales om den, ved man paa Forhaand. Mere vigtigt er det at se, med hvilken Iver England, Amerika og Frankrig sætter sig ind i det reelle Arbejde. At de overanstrenger sig, er der næppe nogen Grund til at tro.

Det Arbejdsmateriale, der er forelagt, er alt andet end let tilgængeligt. Det moderne Rustningsproblem er mere kompliceret nu end nogensinde før, og det er i flere Lande blevet i høj Grad individuelt præget. At tale om et ensartet europæisk Forsvar, fordelt rundt om i forskellige Stater, lader sig ikke gøre. Hvad der er sat i System det ene Sted, gøres ganske modsat det andet. Derfor er det ogsaa saa vanskeligt at komme til nogle fælles Overenskomster . . .

Det Rustningsproblem, som man nu ved at disku-

tere, omfatter ikke blot Hærenes Opretholdelse i Fredstid og deres Forberedelser til Mobilisering ved Indkaldelse af vaabenført Mandskab men ogsaa vidtomfattende Planer om, hvorledes de forskellige Landes Industri og Skibsfart saa at sige med det samme kan blive stillet til Overkommandoens Disposition. Det hele er i Virkeligheden saa omfattende, at man faar et godt Begreb om, hvor meget Krigstekniken er gaaet frem, siden Verdenskrigen; indtil 1914 var det hele saa enkelt og ligetil — nu spiller uendelig meget ind, og ikke mindst civile Faktorer. Hvad kan Skibsfarten yde i Tilfælde af Krig, er et af de Spørgsmaal, der skal behandles — og hvordan skal de krigsførende Magter behandle Skibe paa Søen. Hele den gængse Sølovgivning vil man gennemgaa, og man taler allerede nu om Nedsættelsen af en international Søretskommission, som skal udarbejde en Betænkning, som saa senere skal forelægges Folkeforbundet. Der vil gaa Aar og Dag — og højst sandsynligt kommer en *Mussolini* og vælter alt overende, før man rigtigt faar begyndt. Trods Fredskongresser og trods Folkeforbund — der er ingen dyb politisk Fred i Europa. Alle faar mere og mere en Følelse af, at det kan komme til at brænde sammen igen. Og maaske inden for længe.

*

Skal der overhovedet komme det mindste ud af en Konference som denne, gælder det om først og fremmest at undersøge et Lands Rustningsevne og saa at begrænse den ad international Vej. At begrænse Rustningerne alene fører jo til intet — det er Muligheden for at kunne ruste, der skal gøres minimal. Versaillesfreden var for saa vidt inde paa det rigtige, da den ophævede den store Generalstab i Tyskland og derved hindrede det i at planlægge nogen Krigsrustninger i militær, økonomisk og industriel Retning. Derved ophævede Ententen det *aktuelle* Rustningsproblem i Tyskland. Det kan gøres. Hvad man derimod ikke kan begrænse er den *potentielle* Rustningsevne, fordi den hviler paa Landets almene videnskabelige og industrielle Udvikling. Som alle ved, er den meget stor i Tyskland, og med fuld Ret frygtes den saa meget i Frankrig og Italien. Man kan derfor paa Forhaand gaa ud fra, at disse to Lande paa ingen Maade vil gaa med til en fælles Nedsikring af Rustningerne; men gør de ikke det, tilsidesætter man ganske det tredje og femte Punkt paa Kongressens Arbejdsprogram, og dermed giver man jo i Virkeligheden Debattens realpolitiske Grundlag en god Dag og en lang Vej.

Skal det hele ikke gaa i Staa, omtrent som det er begyndt, maa man vistnok hellere gaa ind paa det franske Forslag, kun at forhandle om, hvilket Forsvar og hvilket militært Apparat, der er nødvendigt for hver enkelt Stat, for at opretholde Status quo i Europa. Frankrig foreslaar koldt og klart, at man hele Tiden gaar ud fra den nuværende Magtstilling og er indforstaaet med, at den ikke lader sig ændre; indvilliger man heri — ja saa kan man altid tale om, hvor meget Militær, der vil være nødvendigt for at forsvare det man har og vogte paa, at ingen krænker Grænserne.

*

Hvor man vender sig hen i Europa, taler man om Afrustning, og alle Staters Politikere vil medvirke, naar de er i Parlamenterne. Kommer de som nu til direkte internationale Forhandlinger, er de blevet ganske anderledes tamme, og man har al Grund til at frygte, at det eneste, der kommer ud af Genèveforhandlingerne er, at Frankrig og Italien viser, at de vil have Sværdet parat — medens Amerika faar en Del kærkommen Viden paa en ganske nem Maade. Det bliver det hele — men det er for lidt til at give Haab om, at de militære Spørgsmaal vil kunne løses inden længe.

Johannes Lehmann.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Stabelafløbning.

Odense Staalskibsværft satte Tirsdag den 16. ds. et nyt 8,000 Tons Motorskib paa Vandet, bygget for Regning Skibsreder *Knut Knutsen*, O.A.S., Haugesund, der tidligere har faaet flere Skibe bygget paa danske Værfter.

Afløbningen overværedes af Herr Ingeniør *Johannessen*, Oslo, og Herr Maskinmester *Sivertsen* som Repræsentanter for Rederiet, Herr Ingeniør *Tuxen*, »Norsk Veritas«, m. fl.

Efter at Direktør *Westh's* Datter, Fru Direktør *Marx Nielsen*, havde døbt Skibet med Navnet »Marie Bakke«, gled dette uden Uheld ud i sit fremtidige Element. Straks efter Afløbningen blev det forhalet hen til Værftets store Kran for at faa indsat Dieselmotorerne, der bliver leveret af Burmeister & Wain. Værftet forventer at kunne aflevere Skibet til 1. Maj.

Kollision.

Under de haarde Storme forleden er 4-m. Sk. »Nordborg« af Svendborg i Atlanterhavet stødt sammen med en engelsk Damper. Ved Sammenstødet mistede »Nordborg« Rigningen, men ingen af Besætningen kom til Skade.

„White Star“ Linjen lader bygge en Baad paa 60,000 Tons.

Efter hvad *G. H. & S. T.* erfarer, ligger »White Star« Linjen for Tiden i Underhandling med *Harland & Wolffs* Skibsværft i Belfast om Bygning af en Baad paa 60,000 Tons. Det nye Skib, der vil blive det største i Verden, skal efter Forlydende være et Motorskib. At Værftet faar Orden skal, efter hvad Bladet meddeler, være afgjort, medens det derimod skal være tvivlsomt, at det bliver et Motorskib.

I S M E L D I N G E R P R. 17. F E B R U A R 1926

Danmark.

- Thyborøn (16.): Thyborøn-Kanal isfri. Til Krik tynd Fastis, lukket for Motorsejlere.
- Thisted (10.): Havnen tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe. Feggesund og Vilsund sammenpakket Sjapis, lukket for Motorsejlere.
- Nykøbing J. (11.): Fastis overalt, kun muligt for Dampere.
- Løgstør (15.): W. og E. efter, særlig ved Aggersund, sammenpakket Sjapis, lukket for Motorsejlere.
- Aalborg (16.): ud for Byen Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Til Hals Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Hals (13.): sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Als-Odde (16.): Indløb tynd Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Udbyhøj (15.): Indløb Pakis og spredt Drivis, Fjord Fastis paa Grundene, Pakis og spredt Drivis i Farvandet, Rende, overalt lukket for Motorsejlere.
- Horsens (11.): Havn og Fjord sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Vejle (15.): Rende og Havn Sjapis, indre Fjord Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp, vanskelig for Motorsejlere.
- Kolding (15.): indre Fjord svær Fastis, ydre Fjord Kystis og Drivis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Ørbyhage (9.): Haderslev Fjord tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Odense-Fjord (16.): uhindrende Drivis.
- Odense (11.): Havn og Kanal tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Frederikssund (16.): Fastis, kun for Dampbaade og kraftige Motorsejlere.
- Roskilde (9.): Fjorden tynd Fastis, kun for kraftige Motorsejlere og Dampere.
- Præstø (15.): tynd Fastis, lukket for Sejlskibe.
- Bandholm (15.): Havn og Indløb Sjapis og tynd Fastis, Rende, Sejlskibe Bugserhjælp. Farvandet isfrit.
- Nykøbing F. (15.): ud for Byen og N. efter spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.
- Tærø (15.): Ulf sund spredt Drivis. Vanskelig for Sejlskibe.
- Marstal (15.): Havnen uhindrende Sjapis, Bredning isfri.
- Meldt isfri: Isefjord Indløb.

Ny norsk Linje.

Rederiet *Westfal Larsen & Co.*, A/S, Bergen, har besluttet at aabne en fast Rute mellem de nordlige Stillehavshavne og argentinske og brasilianske Havne. Ruten vil blive opretholdt med moderne Damp- og Motorskibe med maanedlige Afsejlinger, og det første Skib s.s. »Leikanger« ventes at ville ankomme til Bahia Blanca den 20. April. Der vil blive sat 5 Baade ind paa den nye Rute.

Desertionerne i U. S. A.

Det amerikanske Arbejdsministerium fremhæver i en udsendt Beretning det store Antal udenlandske Sømænd, der sidste Aar er deserteret fra deres Skibe i U.S.A. Der deserterede i Aarets Løb 17,710 Mand.

Sørøverier ved den græske Kyst.

Den græske Skibsfart skal, efter hvad der meddeles *Naut. Rundschau* fra Grækenland, lide store Tab ved den Virksomhed, Sørøvere i Farvandet mellem Dardanellerne, Tenedos og Kap Baba udfolder. Piraterne er forsynede med hurtiggaaende armerede Motorbaade og angriber og plyndrer de fredelige Handelsskibe, de træffer.

OPSAGT OVERENSKOMST

Norges Rederforbund har opsagt Overskomsten med Norsk Matros- og Fyrhøderunion fra 31. Marts.

Udlagt Fyrskib: Læsø-Trindel. (Østre-Flak er endnu inddraget.)

Udlagt Lystønde: Middelgrund S. og Nordre-Røse.

Norge.

Trogauten: mellem Frederikstadleden og Struten Fyr sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere, i øvrigt usigtbart.

Færder usigtbart. Frederiksværn, sammenpakket Sjapis. Jomfruland NE. drivende Sjapis. Mærdø isfrit.

Sverige.

Söderarm: Søen svær Drivis, kun med Isbryderhjælp. Til Furusund svær Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen til 19-Fodsgrund isfri, derfra til Sandhamn Fastis, kun for kraftige Dampere. Til Stockholm svær Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Vinga: Søen isfri. Til Vinga-Sand og i Vinga-Sand Pakis, kun med Isbryderhjælp.

Göteborg: Götaälvs Munding til Vinga Sand Drivis, kun for kraftige Dampere.

Strömstad: Idefjorden og Dynekilen indre Del svær Fastis, lukket. I øvrigt usigtbart.

Estland.

Zerel, Filsand, Dagerort usigtbart. Dagö N. og Odensholm kun for kraftige Dampere.

Nargö N.: Drivis, kun for kraftige Dampere. Reval svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Kokskär lukket. Ekholm Fastis, kun for kraftige Dampere. Stenskär, Narva, Kynö, Verder, Vorms lukket.

Lettland.

Papensea, Libau, Steinort, Vindau isfri. Lysserort, Michaelsturm usigtbart.

Domesnæs mod NW., NE. og SE. kun med Isbryderhjælp. Messaragotsem Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Riga isfri. Haynash svær Fastis, lukket.

Tyskland.

Königsberg Sekanal: svær Fastis, Rende. Swinemünde Havn: Sjapis, vanskelig for Sejlskibe. Haff: spredt Drivis, Rende.

DET TYSKE RIGES ERSTATNINGSPLIGT FOR SKADE I KIELER-KANALEN

Den tyske Rigsret har den 13. Oktober f. A. beskæftiget sig med en ringe Sag af stor principiel Betydning. Det Spørgsmaal, der forelaa til Afgørelse, var følgende:

»Hvem er erstatningspligtig, naar et udenlandsk Skib ved Farten gennem Kieler-Kanalen tager Skade eller anretter Skade?»

Anledningen til Sagen var den, at den portugisiske Damper »Cuene« i 1921 da den passerede Højbroen fra Hochdamm med sine 43 m høje Master stødte mod den kun 1 m lavere Bro. Herved blev Masternes Stænger brækket af, Antennen revet af og Broen beskadiget. Den portugisiske Stat gjorde straks Erstatningskrav

gældende overfor det tyske Rige og forlangte £360. Erstatningskravet motiveredes med, at Kanallødsen havde forsømt sin Pligt ved ikke at have gjort Skibets Kaptajn opmærksom paa, at Skibe med Master højere end 40 m ikke maa passere Kanalen. Det tyske Rige svarede med et Kontrasøgsmaal og forlangte 32 Gmk. i Erstatning, idet Riget gjorde gældende, at den portugisiske Kaptajn havde Skylden for Uheldet. Efter at Sagen med forskelligt Resultat har været behandlet ved Under- og Overret, kom den som nævnt den 13. Oktober til Behandling for Rigsretten, der *fri fandt* det tyske Rige.

FORSENDELSE AF VARER TIL ISLAND

Statsministeriet har modtaget nedenstaaende af det islandske Finansministerium udstedte Bekendtgørelse af 21. Oktober 1925 om Fakturaer, der skal ledsage Vareforsendelser til Island:

Reglement

angaaende Fakturaer over udenlandske Varer.

§ 1.

Fra 1. Februar at regne skal enhver Faktura over Varer, der importeres her til Landet, og som skal forevises en Politimester eller en Postembedsmand paa Grund af Erlæggelsen af Told, indeholde Angivelse af Emballagens Art, Kollernes Antal, Mærker og Vægt paa de Kolli, hvoraf det i Fakturaen omhandlede Vareparti bestaar. I Fakturaen skal angives alle de Varer, der sendes i de deri opførte Kolli, og de skal alle opføres til den fulde Pris, som Køberen eller Modtageren skal betale for dem.

Fakturaen skal være forsynet med Sælgerens Erklæring, underskrevet af ham selv eller af en, der ifølge de i Afsenderens Land gældende Love har Ret til at tegne hans Firma, om at de deri opførte Kolli ikke indeholder andre eller flere Varer end de i Fakturaen angivne, samt at alle de

i Fakturaen opførte Varer er opførte til den fulde Pris, som Køberen eller Modtageren skal betale for dem.

§ 2.

For Overtrædelser af de i nærværende Reglement indeholdte Bestemmelser straffes Varens Modtager med Bøder fra 10 til 1,000 Kr.

Afsenderens Erklæring, som forordnet i foranstaaende Reglement, kan f. Eks. affattes som følger:

Det bevidnes herved, at de opførte Kolli ikke indeholder andre eller flere Varer end de i nærværende Faktura angivne, samt at disse alle er opførte til den fulde Pris, som Modtageren skal betale for dem.

NB. Hvis nogen af de i Fakturaen opførte Varer opføres under andre Navne end dem, som almindelig bruges i Forretningstilivet, vil det omhandlede Vareparti anses at indeholde andre Varer end de, som Fakturaen lyder paa.

Ifølge Udtalelse fra Islands Finansministerium vil Pligten til at lade Fakturaer medfølge Vareforsendelser paa den i Bekendtgørelsen nævnte Maade komme til at omfatte alle Varer, der sendes til Island, pr. Post eller paa anden Maade med Undtagelse af Bøger, Blade, islandske Produkter, der tilbagesendes til Island, samt Rejsendes almindelige Passagergoods.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening (Fyns Kreds)

afholder sin aarlige Generalforsamling paa Thurø Kro, Søndag den 28. Februar Kl. 3¹/₄.

Dagsorden ifølge Lovene.

Kredsstyrelsen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. FEBRUAR 1926.

London	18,75	Madrid	54,55
New York	386,75	Amsterdam	155,00
Berlin	91,90	Stockholm	103,40
Paris	14,25	Oslo	81,40
Antwerpen	17,75	Helsingfors	9,73
Zürich	74,50	Prag	11,46
Rom	15,80	Wien	54,50

POSITIONSLISTE PR. 15. FEBRUAR 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i København siden 12.2.
s.s. *Aarhuus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Jessen, afg. Emden 18.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Swinemünde 13.2.
s.s. *Aggersund*, Petersen, ank. Rotterdam 12.2.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. København 31.1.25.
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Buenos Aires 9.2.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 19.9.25.
s.s. *Alf*, ank. Newport Mon 10.2.
s.s. *Alfa*, ank. Rouen 11.2.
s.s. *Alfred Hage*, afg. Helsingør 11.2.
s.s. *Algarve*, Sundsvig, afg. Palermo 11.2. til Castellan.
s.s. *Altsund*, Nielsen, afg. Danzig. 29.1.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 16.1.
s.s. *Anna*, ank. Rouen 11.2.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Sydney 6.2.
s.s. *Anneberg*, Kjær, ank. Aalborg 15.2.
s.s. *Arabien*, Olesen, afg. Permin 2.2.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, i Dok i Helsingør 23.1.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 5.2. til Skandinavien.
s.s. *Arkansas*, Snedker, i Dok i Kbh. siden 8.2.
m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 9.2. paa Rejse til Singapore.
s.s. *Askø*, Olsen, ank. Randers 12.2.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Cardiff 7.2.
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Aden 10.2. til Bombay.

m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Canal 3.2. paa Rejse til Vancouver.
m.s. *Avance*, Hansen, afg. København 15.2. til Methil.
s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt i Kbh. 8.12.25.
s.s. *Belgien*, afg. Danzig 11.2.
s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Leith 15.2. til Fr.havn.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruterne.
s.s. *Bergenhushus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. København 16.2.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Sagres 12.2. paa Rejse til Savona.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 22.12.25.
s.s. *Bodil*, pass. Sagres 15.2.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 11.2. paa Rejse til Ghent.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Melbourne 13.2.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool N.S. 7.2.
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. København 15.2. til Danzig.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Swansea 11.2.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. København 13.2.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Huelva 10.2.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Rotterdam 11.2.
s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 15.2.
s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 15.2.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Blyth 2.2. til Catania.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange }
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings } »Lamberts

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. }
Tyne Dock, 67, Hudson Street }
Blyth, 19, Ridley Street }
West Hartlepool, Victoria Terrace } »Lamberts

GLASGOW, 78, St. Vincent Street }
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street } »Lamberts

HULL, Prudential Buildings »Lambrose

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road }
Immingham, Dock Offices } »Lambrose,
Grimsby

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Directører: 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.

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

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

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

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 · »Stage

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

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

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 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 · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHELL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

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

s.s. *Brosund*, Skou, afg. New Orleans 26.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. New York 12.2.

G

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Bary 12.1. til River Plata.
 s.s. *Carmen*, afg. Abo 2.2.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. København 14.2.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 4.2. til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Rufisque 9.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Aarhus 13.2.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. St. Vincent 13.2.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Progresso 12.2. til New Orleans.
 s.s. *Cyril*, Dahn, afg. Warri 7.2. til Duala.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Hook of Holland 12.2.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Lübeck 3.2. til Philadelphia.
 s.s. *Danfjeld*, Christoffersen, ank. Danzig 11.2.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 16.2.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Riga 22.1.
 s.s. *Danery*, Jørgensen, ank. København 13.2.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 30.1. til Boston.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 12.2. til Hongkong.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Algier 12.2.
 s.s. *Delaware*, Petersen, afg. Matanza 12.2. til New York.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Genua 15.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. København 14.2.
 s.s. *Ebba*, pass. Dungenes 16.2.
 s.s. *Ebro*, afg. Algier 14.2. til Tunis.
 s.s. *Egholm*, afg. Lissabon 12.2. til Kbh.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. København 16.2.
 s.s. *Ella*, oplagt i Kbh. siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Licata 13.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Kings Lynn 13.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 11.2.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Methil 13.2. til Horsens.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Miami, 30.1.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Kolding 11.2. til Methil.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. East London 28.1. til Dunkirk.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Melbourne 10.2.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Aberdeen 12.2. til Kolding.
 s.s. *Esbarn Snare*, oplagt siden 4.10.25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Stettin 6.2.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Odense 16.2. til Grangemouth.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Rutebart Kbh.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Singapore 15.2. til Colombo.
 s.s. *Fanø*, Tønnesen, ank. Seaham Harbour 11.2.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Fr.havn og Kbh.-Aalborg Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Hamburg 11.2.
 s.s. *Flora*, Rosenborg, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 7.2.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Blyth 9.2.
 s.s. *Frankrig*, pass. Skagen 11.2.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Boston Mass. 11.2.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Göteborg 4.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, i Dok i Göteborg 11.1.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, afg. Oran 8.2.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Sarpsborg 10.2.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Havana 29.1.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, afg. Bilbao 13.2.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, ank. Key West 11.2.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Anvers 11.2.
 s.s. *Grønsund*, Hansen, ank. Danzig 14.2.
 s.s. *Gunver*, ank. Esbjerg 12.2.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Las Palmas 13.2.
 s.s. *Hadsund*, Hansen, ank. Danzig 12.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Bordeaux 14.2.

s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Boness 13.2. til Aalborg.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Rotterdam 8.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Emden 12.2.
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Civitavecchia 11.2.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, pass. Utoe 6.2.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, afg. Beyraut 4.2.
 s.s. *Helga*, afg. Rotterdam 15.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Savona 13.2.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. København 14.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heide, ank. Liverpool 9.2.
 s.s. *Holland*, pass. Skagen 13.2.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Kenitra 14.2.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antofagaster 12.2.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Brexham 14.2.
 s.s. *Inger*, afg. Barcelona 13.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisborg, afg. Danzig 13.2. til Rouen.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Portland Me. 29.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, oplagt i Esbjerg som Reserveskib.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. New York 4.2.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Oslo 11.2.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Belize 12.2.
 s.s. *Jenny*, ank. Lisbon 13.2.
 s.s. *Johanne*, afg. Cardiff 11.2.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Casablanca 8.2.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Cardiff 23.1. til Providence.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Colorado 5.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Aden 9.2. til Colombo.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. St. Louis 11.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Swansea 3.2. til Baltimore.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Hull 11.2. til Reval.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Gandia 5.2.
 s.s. *Karla*, ank. København 26.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbh. 16.2. til Manchester.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, pass. Deal 8.2.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. St. John N.B. 9.2. til Kbh.
 s.s. *Kina*, Broner, ank. Yokohama 8.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 11.2.
 s.s. *Knud*, Andersen, afg. Middelhavet 15.2. til Fredericia.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 9.2.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Nuevitas 12.2.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Frederikshavn 25.12.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Town 3.2. paa Rejse til Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Darka 14.2.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Emden 14.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Rotterdam 13.2.
 s.s. *Lillian*, ank. Barcelona 13.2.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutebart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, pass. Kbh. 15.2. paa Rejse til Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Cardiff 10.2. til Marseille.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahi Blanca 11.2. til Santos.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 15.2.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Barry 27.1. til Boston.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, i Kbh.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Penang 15.2.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Sønderborg 13.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cardiff 9.2. til St. Vincent.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Algier 7.2.
 s.s. *Margrethe*, Holst, afg. Danzig 15.2. til Kbh.
 s.s. *Marie*, ank. Hangø 6.2.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aalborg 11.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. St. Domingo 14.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Blyth 13.2.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Houston 3.2.

NEW ORLEANS

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

MONTREAL

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

GENOVA

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

LÜBECK

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

W.E. RIPPON
 DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
 ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

FREDERIKSHAVN

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

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

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
 Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
 gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

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

KØBENHAVN

„Alpha“
 Motoren

Leveres
 saavel i 4 Takt
 som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
 F R E D E R I K S H A V N

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
 og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. · N. Mogensen

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
 Skibshandel

SVENDBORG

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
 NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
 NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76 · 269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klases Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Beaumont 2.2. til Aallsund.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Valencia 12.2. til Huelva.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, afg. Oporto 12.2. til Kbh.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Nordfjord 12.2.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Oran 10.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Holbæk 12.2. til Methil.
 s.s. *Nancy*, afg. Danzig 5.2.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Port Sudan 10.2.
 s.s. *Nautik*, afg. Abo 15.2.
 s.s. *Neptun*, afg. Grao 13.2.
 s.s. *Nerma*, afg. Stettin 2.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 4.2. til Kbh.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt i København 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn 1.2.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Port Talbot 11.2.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Bilbao 4.2.
 ss. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Las Palmas 6.2. til Luderitz (S. Afrika).

O

m.s. *Odense*, Veirø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Olga*, Toft, pass. Kiel Holfenau 15.2.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holsi, ank. Newport Mon 8.2.
 s.s. *Orion*, Madsen, afg. Halifax 13.2. til Wales.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 21.1.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Dunkirk 14.2.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Las Palmas 8.2.
 s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Sunda Str. 10.2. paa Rejse til Aarhus.
 s.s. *Palnatoke*, Nielsen, afg. Warkworth 11.2.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Nørresundby 14.2.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 9.2.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Fr.havn 15.2. til Swansea.
 m.s. *Peru*, Rasmusussen, afg. Melbourne 6.2. til Vancouver.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. River Wear 12.2. til Kbh.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. Blyth 11.2.

R

s.s. *Randi*, ank. Abo 6.2.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Exportfart, afg. Kbh. 15.2. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Køge 17.2.
 s.s. *Romø*, Olsen, ank. København 14.2.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Bonanza 9.2.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Exportfart, afg. Kbh. 15.2. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt i Kbh. 29.1.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 10.2.
 s.s. *Seine*, Barzig, ank. Reval 12.2.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Gibraltar 12.2. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Aalborg 12.2.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Antwerpen 11.2.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Rotterdam 12.2. til New York.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Karatsir 25.1. til Newcastle N.S.W.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Colombo 6.2. til Port Said.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. La Seyne 10.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, oplagt.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Hook of Holland 14.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. København 13.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 21.1.

s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Burriana 7.2.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 13.2.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, afg. København 12.2.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 13.2.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Liverpool 10.2.
 s.s. *Skolland*, ank. Ruffsque 5.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Danzig 10.2.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 13.2.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Barcelona 12.2.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Gibraltar 12.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 11.2.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. Skagen 14.2.
 s.s. *Stella*, ank. Castellan 11.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 14.2.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Oran 15.2.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i Kbh. 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Lisbon 12.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Newport News 13.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Tyne 15.2.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. København 14.2.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, afg. Houston 20.1. til København.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Exportfart, afg. Newcastle 15.2. til København.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Gandia 13.2.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbh. 11.2. til Dunkirk.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i Kbh. 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tyne 15.2. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Shanghai 13.2. til Yokohama.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Colon 18.1.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Marseille 15.2. til Portimao.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 12.2. til Kbh.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Alger 8.2.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 9.2.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Swansea 12.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Arzew 13.2.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Hamburg 14.2.
 s.s. *Venus*, Therkildsen, afg. Rotterdam 3.2. til Genua.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Aalborg 13.2.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Tanamo 11.2.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London, Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Calablanca 14.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 13.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. San Pedro de Macoris 11.2. til La Guaira.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 27.1.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Rotterdam 2.2.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. New Orleans 13.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Ellesmere 11.2.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALAbonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. AarADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADEABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.Telefon 2070-12 610
samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES**J. LAURITZEN'S**

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION

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

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENS LAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445**AARHUUS PRIVATBANK**

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.

Telgr.-Adr. Saxberg.

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

C. V. PETERSEN, SVENDBORG

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuele«, Svendborg.

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(f. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5111, København K · Telf.: Byen 1886 w

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

DAMPSKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL-ENTREPRENØRER

WIESE & CO., LISSABON

Telegr.-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegr.-Adr.: SHIPPING

Agent for Skandinavien:

FERD. PHILIPSON & CO., KØBENHAVN K.

Amaliegade Nr. 29 B · Telegr.-Adr.: STEAMPHILIP · Telefon: 1504 og 10687

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1959 **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

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 UDSTRÆK-
NING 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 Legering for dette Formaal.
DE VISER SIG ANVENDELIGE, HVOR DET
ER MISLYKKEDES MED ALLE ANDRE.

Æ BRONCE Kondensatorrør er i høj Grad modstands-
dygtige 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 Kraft-
stationer hele Verden over.

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

Eneste Fabrik:

ALLEN EVERITT & SONS LTD.
KINGSTON METAL WORKS, SMETWICK,
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 KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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.

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

A/8 DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann«

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering

Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr. i Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221 · 1735 · 5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikgade 57

Grundlagt 1835 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jeecefs«

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

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

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

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: »ALFMUNT“

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

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 9

FREDAG 26. FEBRUAR 1926

33. AARG.

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

STATEN OG DET PRIVATE INITIATIV

Statsmagten evnede aldrig at skabe et Lands Udenrigshandel, sagde Mr. Walter Runciman i Fredags i sin Tiltrædelsestale som Præsident for Chamber of Shipping for the United Kingdom. Summen af hans Tale var, i nøje Overensstemmelse med gammel engelsk liberal Lære, en Fordømmelse af Stats-Socialisme i dens forskellige Former. Uden det private Initiativs skabende Evne maatte en Nation som den engelske ophøre at indtage sin Førsteplads.

I Løbet af sin Tale understregede Mr. Runciman, hvad Handelsflaaden betød for en Nation. Den var for Englands vedkommende den betydeligste Del af Landets »usynlige Eksport«, og uden den kunde den engelske Nation overhovedet ikke opretholde sin høje Levestandard, kulturelt saa vel som materielt. Handelsflaaden og Udenrigshandelen var nøje sammenknyttet. Ophørte Handelsflaadens Fragt-Indtægter, maatte den nationale Levfod nedsættes betydeligt. Det er Udenrigshandelen som et Hele, der sætter England i Stand til at føde og underholde en Befolkning paa godt 44 Millioner — uden den var det næppe i Stand til at forsørge mere end en Snes Millioner Mennesker. Den første Betingelse for at kunne drive Udenrigshandel er Købeevnen, og paa det Punkt gør Skibsfarten et større Indskud end noget andet Hovederhverv. Som Erhverv er Skibsfarten derfor af vital Betydning for Nationens Velfærd, og skulde ikke være Genstand for politisk Akrobatik. Al Fingereren ved noget saa fintmærkende som international Handel har altid skæbnesvangre Følger, og Skibsfarten mærker dette før noget andet Erhverv, og ethvert Forsøg paa Stats-administration af Skibsfart er forbunden med den allerstørste Risiko, ikke alene for Skibsfarten selv men for alle de Mennesker og Erhverv, der er afhængige af Skibsfarten paa en eller anden Maade.

Sluttelig beklagede Mr. Runciman stærkt, at Regeringen brandskattede Skibsfarten med alle Slags direkte og indirekte Skatter.

HYRE, PRISTAL OG KRONEKURS

Altsaa vi er nøjagtig lige langt, skrev vi sidste Uge paa dette Sted. De Procenter Lønningerne gik ned ved Pristallets Fald, er Kronen steget. Kunde der ikke sættes Arbejder igang før Pristallets Fald, kan der heller ikke i Dag — Situationen er uforandret.

Vi illustrerer i dette Nummer disse Bemærkninger med statistisk Materiale, der viser hvor grumme trist Situationen er. Om de danske Lønninger er for høje, eller de udenlandske for lave, skal vi lade være usagt. Vi staar overfor den Kendsgerning, at vi kan ikke konkurrere i det aabne Marked, fordi de danske Lønninger ligger saa højt over vore nærmeste Konkurrenters. Det er os derfor ganske umuligt at anslaa optimistiske Streng. Det er mørkt bag og mørkt for, og dansk Skibsfart staar sandsynligvis overfor en grumme trist Sommer — Deflation er et trælsomt Færvand at sejle i.

Denne Uge er Oplægningerne ganske vist gaaet lidt ned. De var pr. 23. Februar 56 Skibe repræsenterende 71,317 Brutto og 108,281 Dødvægt Tons. Men Nedgangen er sikkert tilfældig og forbigaaende — selve Situationen er uforandret daarlig.

DE DYRE HAVNEAFGIFTER

Svendborg Byraad har nylig faaet forelagt Havnebudgettet for 1926-27, og de Oplysninger, der heri gives, viser fuldtud Berettigelsen af den af os fremførte Kritik af Provinshavnenes Takster.

Vi bringer her efter *Sub. Amtst.* et Uddrag af Budgettets Forelæggelse og dets Behandling i Byraadet:

»Budgettets vigtigste Indtægter er: Renter 1,755, Havne- og Bropenge 261,293, Indtægter ved Havnefogden 2,929, Pladsleje 61,378, andre Indtægter 1,650.

Af Udgifterne nævnes: Renter af Laan 60,229, Afdrag paa Laan 87,269, Restresituering af Havnens faste Kapitalformue 31,234, Skatter og Afgifter 6,000, Lønninger og Pensioner 33,137, Vedligeholdelse af Havneværkerne 51,000, ordinær Oprensning 2,000, Vedligeholdelse og Anskaffelse af Redskaber 2,000, uforudsete Udgifter 4,500, Isafgift 2,390. Derefter skulde der ved Aarets Slutning blive en Kassebeholdning paa 49,715 Kr. og herefter balancerer Budgettet med 329,525 Kr.

Havnens Aktiver er opgjort til 3,207,713 Kr. og Passiverne til 1,902,311 Kr., hvorefter Nettoformuen bliver 1,305,401 Kr.

Formanden, der forelagde Budget og Regnskabsoversigt, udtalte, at der 1. April vil være Balance, hvis Havne- og Bropenge indgaar med 280,000 Kr. I Øjeblikket udgør de 237,000—238,000 Kr., men hvis der ikke bliver Isvinter, er der Chancer for at naa de 280,000 Kr.

Som bekendt yder Staten betydelige Rentetilskud, ca. 41,500 Kr., men de vil i nær Fremtid begynde at falde bort. De er givet paa 8—10 Aar, og man ved ikke, om de bliver forlænget. Der var paa Købstadforeningens Repræsentantskabsmøde Stemning for, at de burde fornyes overfor Kommunerne, og bliver de det, sker det vel ogsaa for Havnenes Vedkommende, men vi maa regne med, at de falder bort.

Der kan ogsaa komme Takstnedsættelser. Søfarten arbejder meget stærkt i den Henseende, og der er lige i de sidste Dage nedsat en Kommission, hvori Søfarten er meget stærkt repræsenteret, med det for Øje at paabegynde Revision af Taksterne for Femaaret 1930—35, og tage under Overvejsel om muligt allerede forinden at revidere Taksterne. Desværre kom Havnene sent med i Forhøjelsen, først i 1920. Det vil nu være nødvendigt at have en Kapital at staa imod med, da i hvert Fald de første 4 Aar efter en Takstnedsættelse kan blive meget trykkede. Kommer vi først til 1934—35, er det ældste Havnelaan amortiseret fuldt ud, og saa letter det igen.

Havnen bør have en vis kontant Formue. Det havde man tidligere, men den blev brugt til Bygning af Broen. Et Bolværk kan spadsere ud, som det skete i Korsør under Jubilæumsfestlighederne, eller der kan ske Katastrofer af større eller mindre Omfang, som gør det nødvendigt, at Havnen har Kapital. Det er ogsaa gavnligt, hvis vi kan afdrage paa de dyre Penge, vi har laant, saa vi kan komme til at sidde økonomisk friere i det. Af den Grund er der ikke opført noget til nye Arbejder.«

Af ovenstaaende Referat fremgaar, at Havneudvalget i Svendborg er ganske klar over, at Taksterne maa nedsættes. Saa meget mere uforstaaeligt bliver det da, at Regeringen har kunnet gaa med til at fiksere de nævnte urimelige Takster for et Tidsrum af 5 Aar frem i Tiden og saaledes viser sig at se mere énsidigt paa Spørgsmaalet end Havnene selv.

ESBJERG SOM BUNKERHAVN

I den senere Tid har vi modtaget flere Klager over, hvor kostbart det er at benytte Esbjerg som Bunker-Havn. Vi skal i Dag beskæftige os med et særligt ondartet Tilfælde. En dansk Dampers paa godt og vel 1,300 Reg. Tons var for et Par Uger siden paa Rejse i Ballast fra Helsingør til Emden (Nord om Skagen). I Nordsøen mødte den en Del daarligt Vejr og maatte som Følge deraf gaa ind til Esbjerg for at komplettere sin Bunkerbeholdning. Prisen for de leverede Kul blev aftalt med et Esbjerg Firma og laa ikke over, hvad der blev beregnet andetsteds i Landet. Det drejede sig om 41 Tons bunkers. Omkostningerne løb imidlertid op til Kr. 23.87 pr. indtaget Ton Bunkerkul bortset fra Prisen for selve Kullenes Levering ombord. Her er Specification over Udgifterne:

	Kr.
An Lods indg.	208.10
Lods udg.	196.60
Havnepenge ind og ud	338.75
Trosseføring	60.00
Bugsering	100.00
Aabning Dokporte paa Overtid	4.00
Telegram, Telefon	3.45
Klarering	67.79
	<hr/>
	978.69

Det er i Sandhed et stift Stykke, at et Skib skal betale 338 Kr. i Havneafgifter for at benytte en Havn nogle faa Timer til at indtage Bunkerkul. Vi kan iøvrigt ikke se, at Esbjerg Havn har Ret til at beregne sig Havneafgifter i et saadant Tilfælde. Det samme Skib anløb for nogen Tid siden en anden dansk Stats-havn, nemlig Frederikshavn, for Bunkers og der blev ikke beregnet Havnepenge der. Hvorfor saa i Stats-havnen Esbjerg? Det paagældende Skibs Reder søger nu Tilbagebetaling af de erlagte Havnepenge i Esbjerg, og vi skal holde vore Læsere à jour med Resultatet af dette Forlangende. Hvis Tilbagebetaling nægtes, tvinges vi til at advare imod at benytte Esbjerg som Bunker-Havn.

Lodsudgifterne paa denne Bunker-Ekspedition er ogsaa himmelraabende høje. Fuldkommen skandaløse. For de samme Penge kan man faa et Skib af samme Størrelse lodset hele Vejen op ad Themsen til London. Ogsaa Betalingen for Trosseføring er opskruet. Naar man i København kan udføre den for 36 Kr., hvorfor i al Verden skal Esbjerg saa have 60 Kr.

Som sagt, vi skal nærmere tilbage til denne Sag.

DAAD OG BELØNNING

I et Par Artikler tog vi til Orde imod den lidet festlige Maade, hvorpaa vi takkede de brave engelske Sømænd for deres heltmodige Redning af den danske Skonnert »Eva«s nødstedte Besætning. Vi protesterede imod, at Takken blev betragtet som et privat Anliggende mellem et dansk Regeringskontor og de britiske Redningsmænd og imod, at denne Tak kun kom til Offentlighedens Kundskab paa direkte Provokation fra dette Blads Side, godt og vel tre Maaneder efter, at Redningsdaaden fandt Sted. Vi savnede den Gestus udadtil som en offentlig udtalt Tak nu engang er og tillod os at mene, at vi i saa Henseende kunde lære af den engelske Regerings elegante og hjertelige Form i dens Tak til »President Roosevelt«s Fører og Mandskab for deres udholdende og tilsidst vellykkede Redningsforsøg af den synkefærdige engelske Dampers »Antinoe«s Officerer og Besætning.

Naar vi igen beskæftiger os med den Sag, er det for at protestere imod den smagløse politiske Udnyttelse, som flere Blade paa Baggrund af vore Artikler har gjort denne Sag til Genstand for. Denne Sag har intet politisk Moment, og det er usømmeligt at bringe et

saadant ind i den. Intet anstændigt Menneske kan tro, at en Arbejderregering vil gaa med til at sjofle Søens heltmodige Arbejdere. Og dog har man fremstillet Sagen saadan. Maaske burde en eller anden Medalje være fulgt med Belønningen, men lad os ogsaa ved denne Lejlighed sige, at de uddelte Belønninger efter vort Skøn var særdeles passende og snarere flottere end dem, den engelske Regering plejer at give. I alt Fald var de ikke ringere end de Belønninger vore tidligere Regeringer har givet ved lignende Lejlighed. At skildre disse som »Konfirmationsgaver« eller »Galanterivarer« er ganske uberettiget. Vi kan levende tænke os, at en Sømand vil sætte adskillig større Pris paa at have et smukt Cigaretstui med Indskription fra den danske Regering i sin Lomme end et Sølvbæger hjemme paa Kommoden — mange af dem har hverken Hjem eller Kommode. Ingen mistænker os for Maskepi med den nuværende Regering, saa vi kan trygt forsvare den paa dette Punkt. Ret skal være Ret.

Men forhaabentlig har vi alle lært af denne Sag, at næste Gang vi vil hædre fremmede Søfolk for en lignende Redningsdaad, bør dette gøres for aabent Tæppe og med alle Publicitetens Trommer og Piber. At sætte sit Liv ind paa at redde andre, det er — i Krig som i Fred — det største et Menneske kan gøre. Og det skal der takkes for, saa Takken giver Genlyd i begge Lande.



TILFØJELSER TIL DET SPANSKE TOLDREGULATIV

Den spanske Regering har nylig udstedt et Dekret, hvorved der til Toldregulativets Art. 209 (om Flytning af Varer paa Frilager), med Henblik paa Lettelse af Eksport af Brændselolie til Skibe tilføjes følgende Paragraf:

»Og naar det drejer sig om Brændolie til Skibe, kan de (Varerne) udtages af (Fri) Lageret for at sendes til Udlandet i Transit over Land pr. Bane; Forsendelsen skal ske i Jernbeholdere, plomberede af det Toldsted, hvortil (Fri) Lageret hører, og Plomberne maa bevares hele indtil Eksporttoldstedet, under Iagttagelse af alle i Regulativets Kapitel VI (om Transit og Omladning givne Forskrifter for denne Art Operationer.« Bestemmelsen synes hovedsagelig at tage Sigte paa at lette Eksporten af Brændolie til Gibraltar.

NEDSÆTTELSE AF AFGIFTERNE I KIELER-KANALEN

Baade fra tyske og udenlandske Rederier er der Ballerede ofte blevet klaget over for høje Afgifter ved Gennemsejlingen af Nordøstersøkanalen. Delvis vil man nu imødekomme Klagerne, idet Myndighederne, efter hvad *Ærø Avis* meddeler, paatænker at reducere Kanalafgifterne paa den Maade, at for de Skibe, som regelmæssigt passerer gennem Kanalen, en Del af Lodspengene, der skal betales paa Elben mellem Brunsbüttel og aaben Sø, trækkes fra i Kanalafgifterne. Nogle af Trafikudvalgets Medlemmer anser dog denne Nedsættelse for altfor ringe og har krævet en videregaaende almindelig Tarifreduktion, men Kanalforvaltningen mener, at Tidspunktet hertil endnu ikke er kommet.

RADIOTELEGRAFFORBINDELSEN MED GRØNLAND

De »Styrelsen af Kolonierne i Grønland« tilhørende Radiotelegrafstationer »Ivigut«, »Julianehaab«, »Godthaab«, »Godhavn« og »Angmagssalik« er fra 1. Febr. aabne for almindelig offentlig Korrespondance.

Nedenstaaende Skema giver Oplysning om de forskellige Stationers Aktionsradius, Bølgelængder, Tjenestetid og Takster etc.

Fortegnelse over de grønlandske Radiostationer

Navn	Geografisk Beliggenhed	Kalde-Signal	Normal Rækkev. i Sømil	Tjenestens Art	Tjenestetid G. m. T.	Kyststakst	
						pr. Ord i Franc	Minimpr. Telegram i Francs
Ivigut	60°12'00"N. 48°11'00"V.	OYO	350	Pg. ⁸⁾	13 ⁴⁵ —14 ⁴⁵ ²⁾ 14 ⁴⁵ —15 ⁰⁰ ³⁾ 17 ⁰⁰ —18 ⁰⁰ ²⁾ 19 ⁰⁰ —20 ⁰⁰ ²⁾ 20 ⁰⁰ —21 ⁰⁰ ³⁾	0.60 ⁴⁾	6.— ⁴⁾
Godthaab	64°10'25"N. 51°44'40"V.	OXI	350	Pg. ⁷⁾			
Godhavn	69°14'29"N. 53°31'09"V.	OGG	350	Pg. ⁶⁾			
Angmagssalik	65°36'22"N. 37°33'40"V.	OGH	350	Pg. ⁵⁾			
Julianehaab	60°42'50"N. 46°02'56"V.	OXF	1200	Pg. ⁹⁾			
					12 ⁰⁰ —13 ⁰⁰ ¹⁾ 13 ⁴⁵ —14 ⁴⁵ ²⁾ 14 ⁴⁵ —15 ⁰⁰ ³⁾ 17 ⁰⁰ —18 ⁰⁰ ²⁾ 18 ⁰⁰ —19 ⁰⁰ ¹⁾ 19 ⁰⁰ —20 ⁰⁰ ²⁾ 20 ⁰⁰ —21 ⁰⁰ ³⁾	0.60 ⁴⁾	6.— ⁴⁾

¹⁾ Afvikling af Korrespondance med Reykjavik Radio.

²⁾ Afvikling af Korrespondance indenfor Grønland.

³⁾ Lytning paa 600 m Bølgelængde.

⁴⁾ For Korrespondance med danske, færøiske og islandske Skibe er Kyststaksten 20 Centimes pr. Ord, Minimum Fr. 2.—

⁵⁾ Angmagssalik besvarer Opkaldning med 950 m Gnist.

⁶⁾ Godhavn besvarer Opkaldning med 1700 m C.W.

⁷⁾ Godthaab besvarer Opkaldning med 1700 m C.W.

⁸⁾ Ivigut besvarer Opkaldning med 1700 m C.W.

⁹⁾ Julianehaab besvarer Opkaldning med 3700 m C.W.

ISMELDINGER PR. 24. FEBRUAR 1926

Danmark.

Thisted (22) Havnen og Vilsund Sjapis, vanskelig for Sejlskibe, Feggesund sammenpakket Sjapis, lukket for Motorsejlere.

Nykøbing J. (22) mod W. og E. spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Aalborg (21) ud for Byen isfrit. Til Hals spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Hals (23) spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Udbyhøj (22) Indløb spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe. Fjord Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Frederikssund (16) Fastis, kun for Dampbaade og kraftige Motorsejlere.

Roskilde (9) Fjorden tynd Fastis, kun for kraftige Motorsejlere og Dampere.

Meldt isfri: Als-Odde.

Sverige.

Söderarm: Søen svær Drivis, kun med Isbryderhjælp. Til Furusund svær Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Sandhamn: Søen Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe. Til Stockholm Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.

Landsort: Søen usigtbart. Til Stockholm Pakis, kun med Isbryderhjælp.

Høvringe-Oxeløund Pakis, kun for kraftige Dampere.

Kalmarsund Drivis, N. for Kalmar lukket for Sejlskibe, S. for kun for kraftige Dampere.

Vinga usigtbart.

Göteborg: Götaälvs Munding—Vinga-Sand isfrit.

Göteborg: Götaälvs Munding—Danafjord isfrit.

Göteborg: Götaälvs Munding—Knarrholmen Fastis, kun for kraftige Dampere.

Vinga-Sand og Danafjord usigtbart.

Strömstad: Havn og Skærgaard Fastis, Rende.

Dynekilken svær Fastis, lukket. Svinesund Drivis, kun for kraftige Dampere. Idefjorden svær Fastis.

Finland.

Øst for Hogland lukket. Sveaborg og Gråskärsbådarna svær Fastis, lukket. Porkala Pakis, usigtbart. Kallbådan svær Fastis, lukket. Baröunds-fjärden svær Drivis, usigtbart. Juserö svær Fastis, lukket. Hangö Havn og Skærgaard svær Drivis, usigtbart. Russarö svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, længere ude lukket. Hangö Vestfjord svær Drivis, usigtbart. Gullkeonafjärd, Aabo, Erstan, Lövsjär svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Vidskärsfjärden svær Fastis, lukket. Ved Utö svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, længere ude svær Drivis, usigtbart. Skiftet, Föglö, Led-sund, svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Nyhamn svær Drivis, kun med Isbryderhjælp. Kobbaklinter Skruéis, kun med Isbryderhjælp. Mariehamn svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Tyskland.

Königsberg Seekanal svær Fastis, Rende.

PRØVETUR MED M/S „TRIANON“ AF TØNSBERG

Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller foretog Tirsdag Prøvetur med det sidste af de 3 Søsterskibe paa ca. 9,800 Tons, som Skibsreder Wilh. Wilhelmssen, Tønsberg, havde bestilt hos Værftet.

Prøveturen, i hvilken bl. a. deltog Repræsentanter for Rederiet, Burmeister & Wain og en Del Gæster, var overordentlig vellykket og foretoges i Kattegat mellem Fyens Hoved og Samsø. Umiddelbart efter Afslutningen af Prøveturen landsattes Deltagerne i Kertemind, hvorefter Skibet aflveredes til Rederiet og fortsatte sin Rejse til Oslo og videre til Australien.

Vi skal i vort næste Nr. bringe en udførlig Beskrivelse af det nye Motorskib.

Hyrer i Danmark og andre Lande efter Regulering i Henhold til Pristallet af 9. Februar 1926.
 Danske Kr. pr. medio Februar 1926.

Stilling	Danmark Kurs	Norge Kurs 80.50	Sverige Kurs 103.50	Tyskland Kurs 91.85	Holland Kurs 155.—	Belgien Kurs 17.75	England Kurs 18.75	Italien Kurs 15.80
1. Maskinmester	h. 675	499	554	377	581	276	488	251
—	l. 460	330	300	208	426	260	375	204
2. —	h. 490	364	336	257	395	206	431	211
—	l. 305	270	223	154	302	190	300	168
3. —	h. 360	296	264	205	279	—	319	191
—	l. 245	237	212	145	248	—	263	150
1. Styrmand	h. 560	360	367	257	426	206	431	251
—	l. 330	268	259	161	357	190	300	204
2. —	h. 430	299	275	205	326	167	319	211
—	l. 285	214	212	129	202	159	253	168
3. —	h. 245	214	217	154	209	136	234	191
—	l. —	176	181	118	163	—	216	150
Hovmester	h. 317	229	269	83*)	116*)	132	234	82*)
—	l. 251	196	176	—	—	123	—	—
Kok	h. 233	151	173	107	225	124	197	96
—	l. 185	134	155	—	—	108	—	—
Ungkok	h. 114	52	116	63	202	84	—	—
Tømmermand	h. 217	177	176	107	178	113	216	110
—	l. 195	—	148	95	—	—	—	—
Baadsmænd	h. 204	169	176	107	178	105	197	111
—	l. —	—	160	95	—	—	—	—
Matroser	h. 182	149	154	85	155	93	169	88
—	l. —	—	140	—	—	—	—	—
Letmatroser	h. 94	81	127	46	78	70	113**)	53
—	l. —	—	83	—	—	—	—	—
Ungmænd	h. 50	60	66	32	39	—	84**)	49
—	l. —	—	34	—	—	—	—	—
Donkeymænd	h. 204	169	176	102	178	105	197	111
—	l. —	—	160	—	—	—	—	—
Motormænd	h. 186	169	154	102	178	104	197	—
—	l. —	—	140	—	—	—	—	—
Fyrbødere	h. 186	153	154	97	163	97	178	94
—	l. —	—	102	—	—	—	—	—
Kullempere	h. 127	89	107	83	132	93	169	86
—	l. 105	—	66	—	—	—	103	—

I et Skib paa henholdsvis 2,000 B.R.T. og 1,000 B.R.T. er den maanedlige Hyreudgift:

Danmark	Kr. 5,393.00	Kr. 3,834.00
Norge	- 4,026.00	- 3,201.00
Sverige	- 4,015.00	- 3,041.00
England	- 4,636.00	- 3,338.00
Tyskland	- 2,825.00	- 2,251.00

For Styrmandenes og Maskinmestrenes Vedkommende finder Reguleringen først Sted fra 1. April d. A.

Sammenligning mellem den maanedlige Hyreudgift i forskellige Lande i et Skib paa 2000 B. R. T.
 (Anciennitetstillæg er ikke taget med i Beregningen).

	Danmark		Norge		Sverige		England		Tyskland		
	Antal	Kr.	Antal	n. Kr.	Antal	sv. Kr.	Antal	£	Antal	Guldmark	
1. Styrmand	1	460	1	352	1	320	1	18.—	1	280	
2. —	1	340	1	285	1	240	1	14.10	1	223	
3. —	1	245	—	—	—	—	—	—	1	168	
1. Maskinmester	1	575	1	504	1	439	1	21.—	1	410	
2. —	1	390	1	368	1	270	1	18.—	1	280	
3. — ell. Assistent	1	280	1	315	1	205	1	14.10	1	223	
Hovmester	1	273	1	265	1	232	1	12.10	1*)	90	
Kok	1	211	1	177	1	159	1	10.10	1	117	
Messedreng	1	44	1	50	1	35	1	3.10	1	26	
Baadsmænd ell. Tømmermand	1	204	2	420	1	170	2	21.—	1	116	
Matroser	4	726	3	555	2	298	4	36.—	3	279	
Letmatroser	2	187	2	200	2	246	2	12.—	3	150	
Ungmænd	—	—	2	150	2	128	—	—	2	70	
Donkeymand	1	204	1	210	1	170	1	10.10	1	111	
Fyrbødere	4	744	4	760	4	596	4	38.—	3	318	
Kullempere	1	127	1	110	2	206	1	9.—	1	90	
Telegrafist	1	255	1	280	1	165	1	8.05	1	125	
Pension for Officererne	—	128	—	—	—	—	—	—	—	—	
		23	5,393	24	5,001	23	3,879	23	247.5	24	3,076
Danske Kroner			4,026		4,015		4,636		2,825	

Sammenligning mellem den maanedlige Hyreudgift i forskellige Lande i et Skib paa 1000 B. R. T.
 (Anciennitetstillæg er ikke taget med i Beregningen).

	Danmark		Norge		Sverige		England		Tyskland		
	Antal	Kr.	Antal	n. Kr.	Antal	sv. Kr.	Antal	£	Antal	Guldmark	
1. Styrmand	1	405	1	333	1	290	1	17.—	1	265	
2. —	1	305	1	266	1	220	1	14.—	1	210	
1. Maskinmester	1	510	1	462	1	360	1	20.—	1	386	
2. —	1	360	1	347	1	237	1	17.—	1	265	
Assistent	1	190	1	294	1	195	—	—	1	159	
Hovmester	1	260	1	285	1	200	1	12.10	1*)	90	
Kok	1	194	1	195	1	150	1	10.10	1	117	
Messedreng	1	44	1	50	1	55	—	—	1	26	
Tømmermand	1	204	1	210	1	155	—	—	—	—	
Matroser	2	363	2	370	1	135	3	27.—	3	279	
Letmatroser	1	94	2	200	3	336	2	12.—	2	100	
Ungmænd	1	50	1	75	1	45	—	—	1	35	
Donkeymand	1	204	1	210	1	155	1	10.10	1	111	
Fyrbødere	3	558	3	570	3	405	3	28.10	3	318	
Kullempere	—	—	1	110	—	—	1	9.—	1	90	
Pension for Officererne	—	93	—	—	—	—	—	—	—	—	
		17	3,834	19	3,977	18	2,938	16	178.—	19	2,451
Danske Kroner			3,201		3,041		3,338		2,251	

*) Opvarter.

**) antagelig.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 23. Februar 1926.

Der sker stadigvæk intet, som berettiger til Optimisme. De mange og forskelligartede Aarsager til de for Skibsfarten saa sløje Tider har været nævnt Gang paa Gang i alle Landes Aviser og Fagblade, og naar den ene Dag gaar efter den anden uden Spor af Forandring, er det ikke nok at trøste sig med, at »værre kan det ikke blive« eller »nu kommer det snart«. Noget maa der gøres — ligegyldigt hvad — bare det kan hjælpe og blive en hurtig og varig Hjælp.

Den enkelte kan ikke gøre meget fra eller til. Der skal en samlet enig Front til for at naa et hæderligt Resultat, og hvis bare de skandinaviske Redere kunde blive enige om at optræde i Fællesskab, kunde sikkert store Ting udrettes.

Et Lyspunkt, som kan faa Betydning for Skibsfarten og for Ejere af gamle konkurrenceudygtige Baade i Særdeleshed, er de sidste Dages lysere Udsigter for en Stigning i Markedet for gammelt Jern. Som bekendt ligger der mange Baade oplagt, som aldrig kommer ud at sejle mere, og som daglig koster Summer til en nødtørfug Vedligeholdelse, Assurance, etc., og jo før disse Baade forsvinder helt, desto bedre.

TRÆLASTMARKEDET

Befragtningerne for f.o.w. fra Østersøen er sparsomme, og Grunden til de faa Forretninger maa hovedsagelig søges i, at Rederne nu afventer bedre Betingelser. Pulpwoodkontrakten paa 10,000 Favne over Maj/Oktobre fra Björkö til Calais-Rouen rapporteres sluttet til Befragternes Rater, henholdsvis 34/6d. og 35/6d., og at Befragterne her gør den bedste Forretning, er hævet over enhver Tvivl. Til Brysselkanalen har udenlandske Spekulanter taget 5,600 Stds. — delvis fra Finland og delvis fra Sverige ogsaa til billige Fragter.

Desuden rapporteres sluttet:

500 Stds. Sundsvall/Antwerpen 40/-; 450 Stds. Kotka/Grangemouth 34/-; 670 Stds. 3 Wiborg/Hull, 43/-, old Scanfin; 810 Stds. 2 Hernösand/le Havre 37/-.

Fra *Hvidehavet* er intet sluttet endnu. Der gættes paa, at Basis-Raten for 7/800 Stds. Baade til Østkyst U.K. kommer til at ligge omkring 57/6d. En 5/- højere var mere rimeligt.

Canada er uforandret.

KUL, KOKS ETC.

Noteringerne er stadig meget lave. For 3,000 Tonner med hurtig Losning betales 5/6d., 5/3d.; 2,000 Tonner: Tyne/Randers er sluttet til 5/9d.; 1,800 T. Mariager, 6/6d.; 2,800 T. Aarhus, 5/9d. Sverige/Norge betaler lige saa daarligt. Tyne/Limhamn 6/-, 2,300 T.; Reval 9/6d.; Wales/København 3,300 Tonner 6/6d.; Koks Mersey/danske Havne 8/6d.; London/København 8/3d. 8/6d. prompt; 8/- Marts.

Coasting og Bay »steady«.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Kulmarked er meget fast; men Rundrejsens Overskud er problematisk og i de fleste Tilfælde er Resultatet sikkert minus. Til Genoa range faas 10/- 11/-; Sicilien 11/6d.; Algier 10/10½d.; Barcelona 13/6d.; smaa Boode 12/- 13/- for 3,000 Tonnere; Alexandria-Pt. Said 12/- 12/6d.; Øerne 10/- 10/6d.

Hjemgaaende har været sløjt de to sidste Aar, og selv til gængse Rater er det vanskeligt at opdrive en Last.

Bathurst/Liverpool, Jordnødder, er sidst gjort til 25/6d., Marts Lastning. Maaske faas 26/- for April og det samme til Aarhus. Trapani/Nord-Norge noterer ca. 15 n. Kr.; Torreveja/Kristiansund N. n. Kr. 12½/13. Salt Cadiz/Montevideo-Buenos Aires 22/6d.; Torreveja/

Boston 12/-. Alexandria/Hull er en Ubetydelighed højere: 9/9d., London 11/3d.

Korn fra *Sortehavet* stadig 12/3d. 12/6d. Basis Kontinent, 1/6d. mere for Oliekager. Fra *Donau* udskibes en Del — hovedsagelig til Middelhavet, og daarligt er altsammen.

Vandstanden paa Sulina Bar bliver mindre og mindre — nu 17' 6" i Stedet for det lovede Minimum af 22'.

Tømmer fra Constanza til Preston og Belfast er betalt med £14.0.0 pr. vaggon.

NORD AMERIKA-GULFEN ETC.

Kulraterne til Staterne er som ventet lavere; Cement, Kainit etc. er en Del fastere. Wales/Quebec-Montreal, April, er kommet op i 7/6d. 8/- mod 6/6d. før Jul; men ingen ved, hvad Montreal vil komme til at byde paa i Aar, og det kan ikke være rigtigt at slutte op nu i Haab om en god Returfragt.

Udgaaende Laster fra U.S.A. er om muligt endnu svagere. Atlantic range/U.K. 2/- pr. qr.; 1/9d. Continent; West St. John/Middelhavet 13½—14—14½ Cents til 1-2-3 Lossehavne. Kul Norfolk/Buenos Aires Doll. 4/15, Italien 2/55 een, 2/65 to Lossehavne. Cuba 15/-; Gulfen/tre dyre Australia Havne 29/-, Sulphur. Gulf/Murmansk 8½/9 Cents pr. cbf.

Vancouver/U.K.-Cont. Marts, er nede i 29/6d.

SYDAMERIKA

Baade, som kan give prompt Lastning, faar 20/- 20/6d. lower Plate ports; Rosario ca. 1/- mere. Rio betaler 19/3d. prompt, 17/9d. for 15/31te Marts; Santos 18/7½d. for 1. Marts. I Betragtning af, at det hjemgaaende La Plata Marked selv for Juni/Juli er under al Kritik, siger det sig selv, at 20/- ud ikke er en Øre for meget.

En Slutning som: Buenos Aires/London-Hull-Antwerpen-Rotterdam 13/6d. for en større Baad med 60 ft garanteret viser en lille Bedring, hvis Lossehavnen bliver Antwerpen eller Rotterdam. Chancerne for, at det bliver London eller Hull, er som 10 mod 1, og mon Fragten vil dække stort mere end Udgifterne i Lossehavnen? En anden Baad har taget Bahia Blanca/U.K.-Cont. 12/6d., 6d. mindre hvis Antwerpen-Rotterdam, og pr. 10/31te Maj San Lorenzo Lastning er betalt 17/-. Rosario/New York, Hørfør, 4 Dollars.

ØSTEN

er ganske uforandret. Det er en Begivenhed, naar Australien tager en Baad til Europa, og Indien etc. dækker hovedsagelig Behovet ved Rutebaadene.

TIME CHARTER

For en La Plata Rundrejse, Levering og Tilbagelevering Kontinent, indikeres 4/- for 7,000 Tonnere. I europæisk Fart søges Tonnage til ca. 4/9d. for 18/2,000 Tonnere — 1 à 2 Aars.

I vestindisk Fart sluttet Baade til Rater, som i heldigste Tilfælde kan give et lille Overskud.

SAMARBEJDE MELLEM DE DANSKE OG SVENSKSE SEJLSKIBSREDERE

Der er nu truffet Overenskomst mellem Sveriges Sejlskibsforening og »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« om Godkendelse af Tariffen Sverige-Danmark. Ved Overenskomsten forpligter saavel de svenske som de danske Sejlskibe sig til at hæve deres Lands Tarif ogsaa indenfor det andet Lands Grænser. Den svenske Sejlskibsforening vil nu forsøge at naa til Overenskomst ogsaa med de tyske, finske og andre baltiske Organisationer.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1925

I efterfølgende Tabeller er der paa Grundlag af den foreløbige, summariske Optælling, som Det statistiske Departement foretager hvert Kvartal, meddelt en Oversigt over Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1925 tilligemed en Opgørelse for hele Aaret 1925. I *Statistiske Efterretninger* for 1924 Nr. 6 findes en nærmere Redegørelse for Fremgangsmaaden ved Kvartalsoptællingerne.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at Skibsanløbenes Antal i Oktober Kvartal udgjorde 21,700 og Skibenes samlede Registertonnage var 3,609,000 R.T. netto. Der udlossedes 3,105,000 Tons Gods og indladedes 1,020,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Antal		Udlosset		Indladet	
		Anløb	Netto Reg. Tonn.	Gods 1000 R.T.	Gods 1000 Tons	Gods 1000 Tons	Gods 1000 Tons
Oktober Kvartal	1925	21,700	3,609	3,105	1,020		
—	1924	23,100	3,682	3,280	1,225		
Hele Aaret	1925	86,500	13,774	10,902	3,776		
—	1924	79,500	13,533	11,917	3,903		

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i 1924 er der en Nedgang i Registertonagen paa 73,000 R.T. netto, og den udlossede og indladede Godsmængde er gaaet ned med henholdsvis 175,000 og 205,000 Tons. I Oversigten er ligeledes anført Tallene for hele Aaret, som viser, at samtlige Skibsanløb i danske Havne i 1925 beløb sig til 86,500, og Skibenes samlede Reg. Tonnage udgjorde 13,774,000 R.T. netto. Der udlossedes 10,902,000 Tons Gods og indladedes 3,776,000 Tons. I Sammenligning med 1924 giver de nævnte Tal Udtryk for Fremgang eller Tilbagegang, alt eftersom man ser paa Antal Skibsanløb, Reg. Tonnagen eller den omsatte Godsmængde. Dette maa væsentlig tillægges de ekstraordinære Forhold i Begyndelsen af 1924, da Ishindringerne lagde særlig store Hindringer i Vejen for visse Dele af Skibsfarten, særlig Sejlskibsfarten, hvorved der er fremkommet et andet Forhold end sædvanlig mellem Antal Skibe, Reg. Tonnagen og Ladningen.

Benytter man den samlede omsatte Godsmængde til Sammenligning, vil det ses, at der er en Nedgang fra 15.8 Mill. Tons til 14.7 Mill. Tons. Til nærmere Belysning af Aarsagerne til denne Nedgang hidsættes følgende Oversigt over Omsætningens Fordeling kvartalsvis med Sammenligning mellem de tilsvarende Kvartaler 1924 og 1925.

Godsomsætningen i samtlige danske Havne pr. Kvartal 1924 og 1925.

	Udlosset og indladet Gods		
	1924 1000 Tons	1925 1000 Tons	Stigning 1000 Tons
Januar Kvartal	2,936	3,603	667
April —	4,016	2,827	-1,199
Juli —	4,364	4,121	-243
Oktober —	4,505	4,127	-378
Hele Aaret	15,821	14,678	-1,153

Den stærke Stigning for Januar Kvartal 1925 skyldes Ishindringerne i det tilsvarende Kvartal i 1924, medens de lave Tal for April Kvartal skyldes Arbejdsstandsningen. De 2 sidste Kvartaler er i nogen Grad paavirket af den af den store Høst i 1925 fremkaldte formindskede Tilførsel af Foderstoffer, men naturligvis især af, at Prisfaldet og den derved foraarsagede Indskrænkning i den industrielle Virksomhed har fremkaldt en Nedgang i Importen i 1925 i Sammenligning med 1924.

Skibsfarten paa København i Oktober Kvartal 1925.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet	1,826	330,598	170,138
heraf Rutebart	582	225,843	40,983
fra Udlandet	2,197	923,921	908,348
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	485	104,215	2,905
Oktober Kvartal ialt	4,023	1,254,519	1,078,486
Oktober Kvartal 1924	4,480	1,233,138	1,132,864
1925 ialt	15,643	4,742,204	3,720,442
1924 ialt	14,881	4,671,323	4,227,065

Udgaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
til Indlandet	1,918	369,832	149,594
heraf Rutebart	582	225,843	90,108
til Udlandet	2,195	868,674	144,741
heraf Rutebart paa Malmø*) m. m.	485	104,215	3,137
Oktober Kvartal ialt	4,113	1,238,506	294,335
Oktober Kvartal 1924	4,595	1,269,612	327,841
1925 ialt	15,936	4,746,848	1,169,920
1924 ialt	15,133	4,681,941	1,211,788

*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø er ikke medregnet.

Som det fremgaar af ovenstaaende Tabel, indgik der i Oktober Kvartal til København i alt ca. 4,000 Skibe paa 1,255,000 Reg. Tons netto, som udlossede 1,078,000 Tons Gods og indladede 294,000 Tons. Ligesom for hele Landets Vedkommende er der Nedgang i Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i 1924, undtagen for Reg. Tonnagen, der er steget lidt. Forholdet mellem Omfanget af Skibsfarten i 1925 og 1924 er omtrent det samme som nævnt for hele Landet.

I Tallene er ikke indbefattet Skibe, der anløb Københavns Havn udelukkende for at reparere, Olie- eller Kulforsyning o. l. Der foreligger for Oktober Kvartal Oplysning om 4 Skibe paa 11,000 R.T. netto, der anløb Havnen af de nævnte Aarsager.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 17,600 Skibe paa 2,354,000 Reg. T. Netto, som udlossede 2,027,000 Tons Gods og indladede 738,000 Tons. I Forhold til Oktober Kvartal 1924 er der for de fleste Havnes Vedkommende Nedgang. De væsentligste Undtagelser herfra skyldes den Sukkertransport, som en større Sukkerproduktion har tilført forskellige Havne.

I nedenstaaende Oversigt er anført den samlede indgaaede Reg. Tonnage og Godsomsætning paa forskellige større Havne i 1925 i Sammenligning med 1924. Nedgangen i Godsomsætningen gør sig gældende med omtrent samme Styrke ved de forskellige Havne.

Skibsfarten i 1925 og 1924.

Tolddistrikt	1925		1924	
	Indgaaet Reg. Tonnage 1000 R. T.	Omsat Gods 1000Tons	Indgaaet Reg. Tonnage 1000 R. T.	Omsat Gods 1000 Tons
København	4,742	4,890	4,671	5,439
Aalborg—Nr. Sundby	1,271	1,568	1,343	1,758
Århus	1,154	1,031	1,234	1,190
Esbjerg	732	602	729	681
Odense	420	579	470	630
Nyborg	236	383	189	308
Korsør	254	280	257	302
Randers	252	274	240	306
Nakskov	186	255	199	273
Fredericia	200	245	222	280
Kolding	223	242	210	260
Horsens	204	242	206	261
Sønderborg	263	204	200	215
Svendborg	237	217	204	212
Vejlø	161	202	179	224

For Nyborg Havns Vedkommende er Omsætningen dog forøget fra 308,000 til 383,000 Tons, ligesom Svendborg og enkelte andre Havne har mindre Stigninger at fremvise. Endelig kan nævnes, at de udgaaende Godsmængder er steget ved adskillige Havne paa Grund af de forøgede Sukker- og Sukkerroetransporter, men dette er mere eller mindre modvirket af en tilsvarende Nedgang i den øvrige Fart.

ENGLANDS STATSFINANSE

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det engelske Budgetaar udløber den 31. Marts, og allerede nu kan man se, at det vil udvise et betydeligt Underskud. Nervøsiteten i de engelske Finans- og Handelskredse er derfor ganske forstaaeligt meget stor, og man taler højlydt om, at der i hele den britiske Finansadministration er saa store Svagheder, at det vil være det eneste rigtige at gribe ind nu. »Ganske vist har man ikke ude om i Verden den rette Forstaaelse af, hvor galt det er; men det bør ikke afholde England fra i god Tid at rette de Fejl, der kan rettes,« skriver *Manchester Guardian* i en af sine indgaaende finanspolitiske Ledere, og fra alle Sider vil man give det gamle ansete Blad Ret.

Er det Pessimismen, som er ved at tage Styret i den engelske Finansverden, kan man sige det modsatte om det øvrige Europa. Her ser man med den største Optimisme paa England, og man maa i Sandhed forbavses, naar man læser, at en af Fastlandets mest ansete Bankmænd for kort Tid siden udtalte, at det var lykkedes for Storbritannien at formindske sin Statsgæld fra Krigstiden ved Hjælp af store Amortiseringer. Det er nemlig ganske galt og kan bevises med tørre Tal; ikke blot den britiske Statsgælds nominelle Beløb er forøget i væsentlig Grad, men ogsaa ved Pengeværdiens Stigning er Statsgældsbyrden blevet meget, meget større. Da Vaabenstilstanden blev sluttet, var den britiske Statsgæld paa 7,120 Millioner Pund, men den første April 1925 var man oppe paa 7,646 Millioner. Det er jo en alt andet end heldig Vending; men endnu betænkeligere end dette er det Faktum, at denne Forøgelse har fundet Sted samtidig med, at man solgte for godt og vel en Million Pund af gammelt Krigsmateriel. Denne Million blev, saadan som rigtigt er, med det samme opført paa Indtægtssiden i Budgettet — og alligevel viser det en stærk Forøgelse; dette er saa meget alvorligere, som det engelske Prisniveau er gaaet ikke saa lidt ned i hele denne Periode, og man kan derfor ikke modsige de engelske Finansmænd, der hævder, at den britiske Statsgæld er gaaet stadig i Vejret siden Fredsslutningen; og der er foreløbig intet der tyder paa, at der vil indtræde en Forandring i dette Forhold.

*

Forklaringen paa at Statsgælden, til Trods for Afbetalingen, ikke bliver mindre, maa søges deri, at England i de senere Aar har maattet optage nogle store Statslaan til forskellige Formaal. Desuden har Konverteringerne forøget Gældens nominelle Beløb, selv om Renteindtægterne er blevet formindsket en hel Del, og man kan med fuld Ret sige, at det at skabe Balance paa det engelske Budget er et Sisufusarbejde. Skaffes der Penge det ene Sted, er der straks Bud efter dem fra anden Side. De faar ikke Lov til at gaa ind i de Summer, som skal anvendes til Afdrag.

Den Situation, som England nu staar Ansigt til Ansigt med, er for saa vidt ny, som det er første Gang at den engelske Finansminister, efter Verdenskrigens Slutning, maa forelægge et Budget, der viser forøgede Udgifter. Man er nu oppe paa rundt regnet 800 Millioner Kroner, og den Nedsættelse af Udgifterne, som er foregaaet gennem flere Aar, er dermed ophørt. At det har vakt den største Opsigt, siger sig selv. Det har jo altid været den konservative Regerings Maal at ville spare saa meget som muligt; det føles derfor som noget af Skæbnens Ironi, at det bliver *Baldwin* og *Churchill*, der skal skaffe Penge til de nye Formaal. Men hvad værre er — de nye Udgiftsberegninger har ikke vist sig at holde Stik; i de ni første Maaneder af Budgetaaaret var Indtægterne fem Millioner Pund mindre end i det samme Tidsrum det foregaaende Aar og Udgifterne var 30 Millioner mere. Da Kulsubsi-

dierne tyngede de resterende Maaneder, tyder alt paa, at Underskuddet vil blive endnu større. Men endnu værre vil det hele stille sig for det Aar, vi er gaaet ind i. Man vil da komme til at mangle de 30 Millioner Pund, som Salg af Krigsmateriel har indbragt, og der er — som vist i forrige Numer — intet der tyder paa, at Kulsubsidierne helt vil ophøre. Den eneste Post, som viser udpræget faldende Tendens, er Krigspensionerne; men samtidig med at de falder, gaar Enkeltpersonernes Antal stærkt i Vejret.

Finansminister Churchill kommer den første April til at staa overfor to Alternativer: enten at lægge nye Skatter paa eller at nedsætte Udgifterne. Foreløbig er han gaaet en tredje Vej, som imidlertid kun gør ondt værre. Han har forøget Udgifterne med adskillige Millioner.

*

Grunden til, at Finansminister Churchill hidtil ikke har kunnet faa de Besparinger indført, som han under Valgkampagnen betonedede som ganske nødvendige, er, at han i alt for høj Grad er bundet af det parlamentariske Partisystem. Man maa huske paa, at han to Gange har skiftet Parti. Mange Konservative ser med Modvilje paa denne Overløber, der har faaet en af Regeringens fornemste Taburetter. Om han tog sin Afsked nu, vilde det være mange kærkomment — ikke mindst, fordi det da var ensbetydende med Afslutningen paa hans politiske Bane.

De Udgiftsbudgetter, som ligger de Konservative mest paa Hjerte, Forsvarsministeriets, viser i Aar en stor Forøgelse, og til næste Aar menes det, at Flaaden yderligere vil kræve et stort Tilskud. Vil man gaa med til dette, har Churchill hævdet, at det da vil være nødvendigt at forhøje Indkomstskatten. Det har virket som en Trusel i hele den konservative Lejr, og man vil nu fra dennes Side tvinge Finansministeren til at holde sine Valgløfter. Den Gang lovede han, at Udgifterne skulde nedsættes med ti Millioner Pund om Aaret, og han er da ogsaa nu gaaet med til at vilde forsøge, om det er muligt at foretage en saadan Reduktion. Fra visse Hold siger man, at Churchill er blevet bange for at miste sin Taburet, andre hævder, at det er Hensynet til den kommende Kulkrise, som faar ham til at vige for det konservative Tryk. Sparekampen er begyndt, og det har nu sin store Interesse at se, i hvilken Retning man vil gaa.

Flaaden er ikke mere Englands første Forsvarslinie, og Baldwin er gaaet med til, at man indfører Besparinger der, hvor den britiske Sømagt er stærkere end alle andre europæiske Flaader tilsammen. Da der i 1913 forelaa en virkelig Trusel fra Tysklands Side, kostede Flaaden 50.8 Millioner Pund; Udgifterne har i Aar været 64 Mill., men dertil kommer godt og vel 20 Millioner til Luftflaaden. For Aaret 1926 bliver Budgettet endnu mere spændt, fordi man har vedtaget en lang Række Nybygninger. Dog tror man at kunne spare en Del ved at nedlægge et stort Orlogsværft, ved at hugge en Mængde gamle Skibe op og ved at nedsætte Lønnen for nyantaget Personale. Alt dette hjælper dog kun lidet; Luftflaaden befinder sig i en meget stærk Expansion, og alle Sagkyndige mener, at den i det nye Finansaar vil kræve langt større Beløb end dem, der foreløbig er Tale om.

Det har vakt en ikke ringe Opsigt, at Regeringen vil spare paa Undervisningsministeriets Budget. Skolerne, der nu faar et Tilskud paa 49.5 Mill. Pund, er alt for dyre i Driften. Mindst 10 Millioner Pund kan spares her; det samme, hævder de konservative Ordførere, kan blive Tilfældet med Fattigforsørgelsen. Naar den er saa dyr, som den er, skyldes det først og fremmest den daarlige Ordning med Kresbestyrel-

(Fortsættes næste Side).

(Fortsat fra Side 144).

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Oktober Kvartal 1925.

		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg		Indgaaet Antal Skibe	Reg. Tons netto	Udloss. Ladn. 1000 kg	Indtag. Ladn. 1000 kg	
Helsingør	Okt. Kvartal 1925	84	10,598	18,332	339	Frederiks- havn . . .	Okt. Kvartal 1925	227	55,967	25,999	1,810
	Hele Aaret 1925	419	50,034	60,446	1,257		heraf Rute fart	119	38,707	4,077	1,302
Køge	Okt. Kvartal 1925	328	24,597	32,704	23,643	Aalborg— Nr. Sundby	Okt. Kvartal 1925	1,193	301,616	261,660	155,137
	Hele Aaret 1925	1,699	116,535	125,282	127,508		heraf Rute fart	113	55,841	14,905	12,308
Fakse	Okt. Kvartal 1925	254	20,956	6,580	38,097	Thisted . . .	Okt. Kvartal 1925	135	12,968	17,232	817
	Hele Aaret 1925	1,188	82,104	28,747	150,014		heraf Rute fart	12	3,048	1,283	262
Holbæk	Okt. Kvartal 1925	182	23,638	32,497	2,209	Randers . . .	Okt. Kvartal 1925	217	61,565	71,875	2,314
	Hele Aaret 1925	652	87,988	111,515	8,385		heraf Rute fart	26	14,040	5,960	1,410
Kalundborg	Okt. Kvartal 1925	234	51,956	34,063	6,032	Hobro— Mariager	Okt. Kvartal 1925	207	19,739	24,253	18,254
	heraf Rute fart	92	29,395	296	138		heraf Rute fart	12	2,100	1,887	1,163
Korsør	Hele Aaret 1925	950	213,201	115,956	22,858	Aarhus . . .	Okt. Kvartal 1925	937	304,210	244,821	35,119
	Okt. Kvartal 1925	338	65,543	59,529	8,643		heraf Rute fart	307	123,394	22,694	14,920
heraf Rute fart	92	29,395	296	138	Horsens . . .	Okt. Kvartal 1925	289	51,887	62,715	6,049	
	Hele Aaret 1925	1,368	254,239	248,336		31,267	heraf Rute fart	51	9,472	4,270	4,518
Steg	Okt. Kvartal 1925	809	48,188	74,555	24,132	Vejle	Okt. Kvartal 1925	242	36,449	44,310	3,221
	heraf Rute fart	24	3,480	1,133	461		heraf Rute fart	24	4,704	4,799	1,589
Rønne	Hele Aaret 1925	1,732	104,172	121,782	60,233	Fredericia	Okt. Kvartal 1925	231	55,481	57,541	12,114
	Okt. Kvartal 1925	251	65,042	24,037	8,755		heraf Rute fart	51	17,748	2,071	1,535
heraf Rute fart	94	48,670	3,436	3,036	Kolding . . .	Okt. Kvartal 1925	439	64,641	45,288	37,999	
	Hele Aaret 1925	1,093	266,297	89,991		51,676	heraf Rute fart	90	10,397	6,380	1,568
Nykøbing F.	Okt. Kvartal 1925	253	41,903	45,728	12,961	Haderslev . .	Okt. Kvartal 1925	541	40,640	54,265	26,240
	heraf Rute fart	14	2,548	945	1,206		heraf Rute fart	291	14,217	10,273	12,078
Hele Aaret 1925	1,257	138,568	149,475	42,448	Aabenraa . .	Okt. Kvartal 1925	326	29,779	33,851	3,094	
	Okt. Kvartal 1925	430	23,458	23,585		23,113	heraf Rute fart	138	10,034	1,445	407
Maribo— Bandholm	heraf Rute fart	12	720	521	1,216	Egersund (Graasten)	Okt. Kvartal 1925	456	24,572	5,855	13,155
	Hele Aaret 1925	1,045	73,016	93,728	51,588		heraf Rute fart	182	12,097	147	460
Nakskov . . .	Okt. Kvartal 1925	455	44,549	38,840	24,486	Sønderborg	Okt. Kvartal 1925	948	71,004	45,327	10,527
	heraf Rute fart	155	14,793	3,271	5,194		heraf Rute fart	511	39,442	5,520	4,898
Hele Aaret 1925	1,992	185,839	177,332	77,951	Esbjerg . . .	Okt. Kvartal 1925	236	198,279	87,861	61,813	
	Okt. Kvartal 1925	1,069	44,779	19,913		5,888	heraf Rute fart	143	131,986	16,283	57,720
Rudkøbing	heraf Rute fart	696	31,932	2,196	2,270	Hele Aaret 1925	1,028	731,992	350,039	252,414	
	Hele Aaret 1925	4,443	180,953	67,915	24,860						
Nyborg	Okt. Kvartal 1925	155	59,307	55,898	40,501						
	heraf Rute fart	13	2,067	752	284						
Hele Aaret 1925	668	235,771	220,789	161,822							
	Okt. Kvartal 1925	848	60,661	53,283	8,416						
Svendborg	heraf Rute fart	410	19,329	3,760	2,559						
	Hele Aaret 1925	3,464	237,200	180,399	36,245						
Odense	Okt. Kvartal 1925	447	106,158	130,278	23,886						
	heraf Rute fart	64	21,175	8,551	7,773						
Hele Aaret 1925	1,857	419,578	500,941	78,063							
	Okt. Kvartal 1925	120	29,036	16,436	707						
Middelfart	heraf Rute fart	50	17,400	4	280						
	Hele Aaret 1925	487	110,003	55,549	4,247						

(Fortsat fra Side 145).

ser. Bliver det hele centraliseret, vil det vise sig at være langt mere besparende i det lange Løb.

Dette vil de Liberale dog paa ingen Maade gaa med til, og naar Churchill kommer frem med dette Forslag, vil der møde ham en ganske forbitret Opposition. Dog vil han uden Tvivl kunne vise den tilbage, i hvert Fald i første Omgang. Det engelske Budget er nemlig nu saa overanstrengt, at han med fuld Ret kan sige, at det engelske Folk i en betænkelig Grad lever over Evne. Bliver det ved dermed, maa Pengene tages gennem større Arveskat, Udsættelse af Gældsamortisationen og Salg af offentlige Midler — samt ved en

stærk Reduktion af Arbejdslønnen. Vil man ikke gaa med hertil, udtaler Finansministeren, er det nødvendigt, at Folkehusholdningen lægges om. England er ikke mere saadan stillet, at det kan leve paa samme Fod som før Krigen.

*

Hele Pessimismen i England staar i største Mod-sætning til Optimismen i Europa. Sandheden er uden Tvivl at finde paa engelsk Side. Der er god Grund til de finansielle Bekymringer, som nu kommer mere og mere frem. Den Tid, England nu gaar ind i, tegner alt andet end lyst . . .

Johannes Lehmann.

SKIBS-PROVIANTERINGS- HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telgr.-Adr. »Saxberg«.

Tlf. 244 & 482.

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUKELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Stabelafløbning.

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Bygnummer 342, til *The Adelaide Steamship Co. Ltd.*, Adelaide, Syd Australien, i Vandet.

Skibet er bygget til Lloyd's Klasse 100 A. 1. og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

331'-0"×46'-6"×25'-6",

og Bæreevnen er ca. 5,000 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle 2,500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt.

Skibet fik Navnet »Mundoo«.

Trafikken igennem Kieler-Kanalen

har, skriver *Scandinavian Shippink Gazette's* Hamburg-Korrespondent, været godt 4 Millioner Tons større i 1925 end i 1913. Den er vokset fra godt 10 Millioner til 14½ Million Netto Register Tons.

Styrmanden blev frifundet.

I en Sag, som det offentlige havde anlagt mod Styrmand *Rasmussen*, Svendborg, som man krævede straffet for daarligt Sømandsskab, er der nylig faldet Dom ved Sørensen i Svendborg. *Rasmussen* var Styrmand paa Thurøskonnerten »Willemoes«, som i Maj i Fjor havde et alvorligt Sammenstød i Farvandet mellem Møen og Bornholm med en af Det forenede Dampskibsselskabs Dampere. Anklagemyndigheden paastod, at Styrmanden havde overtraadt Søvejsreglernes Artikel 16 ved at have ændret Kurs og ved ikke at have ladet Skibets Motor standse.

Ved Sørensen's Dom blev imidlertid Styrmand *Rasmussen* frifundet.

4m. Sk. „Nordborg“,

der fornylig i Atlanterhavet havde et Sammenstød med en engelsk Damper, er nu ved egen Hjælp indkommet til Plymouth. »Nordborg« har faaet et Par Master knækket og nogle Sejl beskadiget.

Hyre er privilegeret Krav.

I November 1924 strandede Motorskonnert »Elisabeth« af Riga ved Rønne og blev senere indsat i Nexø Tørdok. Der kom ingen Penge fra Rederiet, og Nexø Byraad gjorde da Udlæg i Skibet, som derefter solgtes ved Tvangsauktion for 20,200 Kr. til Fordeling blandt Kreditorerne.

Blandt Anmeldelserne var der Krav paa Hyre, Kost og Hjemrejse for Kaptajn og Mandskab. Det drejede sig om 5,054 Kr., som det lettiske Generalkonsulat (*Grosserer Vilhelm Christiansen*) havde lagt ud og nu krævede betalt.

Svitser havde imidlertid ogsaa et Krav og nedlagde nu Protest imod, at dette var opført bagefter Generalkonsulens Krav. Ganske vist — siger *Svitser* — er Skippers og Mandskabs Krav privilegeret, men ikke naar det er gaaet over til at blive Generalkonsulens Krav.

Østre Landsret fandt ikke, at det kunde antages at det havde været Generalkonsulatets Hensigt at indfri Skibets Gæld til Fordel for de andre Kreditorer. Kravet vil derefter være at anse som privilegeret. *Svitser* skal betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Jagt paa en Smugler.

En i Königsberg hjemmehørende Damper »Willy« indkom ifølge Bladene i Königsberg den 7. Februar til Danzig, efter at den nogle Dage forinden var stukket i Søen med en Ladning Sprit, der, efter hvad der blev opgivet, var bestemt for Stockholm. I Virkeligheden var det Meningen at smugle Ladingen ind i Memel. Udfor denne Havn blev »Willy« opdaget af en lettisk Toldkutter, der vilde beslaglægge Ladingen. Det lykkedes imidlertid Damperen at slippe bort, og Told-

krudseren aabnede derefter en voldsom Maskingeværid mod den, hvorved dens Skorsten blev saa gennemhullet som et Sold, og Kaptajnen og en Matros blev haardt saarede ved Skud, henholdsvis gennem Lungen og i Underlivet.

Smugleren løb derefter ind til Danzig og fik de Saarede bragt paa Hospitalet.

Den 3. internationale Kongress for Redningsvæsenet.

Præsidenten for De danske Redningskorps Fællesforbund, Overretssagfører *V. Falbe-Hansen* er indtraadt i den Komite, der forbereder Danmarks Deltagelse i den 3. internationale Kongress for Redningsvæsen og første Hjælp ved Ulykkestilfælde, som i September vil finde Sted i Amsterdam.

D. F. D. S.s Begravelseskasse.

D.F.D.S.'s Begravelseskasse har udsendt Regnskab og Beretning for Aaret 1925. Af Beretningen fremgaar, at Kassens Medlemsantal den 31. December 1925 var 1,095 mod 1,091 den 1. Januar 1925. Der er i Aarets Løb tilkommet 48 nye Medlemmer, medens Afgangen ved Dødsfald og Udtrædelser androg 44. Begravelseshjælpen er for Perioden 1. April 1926—1. April 1927 blevet fastsat til 500 Kr.

Regnskabet balancerer med 34,451.26 Kr., og Kassens Formue androg den 31. December 1925 ialt 84,508.07 Kr. mod den 1. Januar 1925 81,204.47 Kr., altsaa en Fremgang i Aarets Løb af 3,303.60 Kr.

Begravelseskassen afholder ordinær Generalforsamling den 27. Marts 1926 i »National«s Selskabslokaler.

Nyt Pesttilfælde i Sta. Cruz de Tenerifa.

I Begyndelsen af Februar er der ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Legation i Madrid indtruffet et nyt Pesttilfælde i Santa Cruz de Tenerifa. De fornødne Forholdsregler til Forhindring af *Smittens* Udbredelse er truffet.

Observeret Vrag.

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Dansk Damper »Frigga« meddeler over Blaavand Radio at have passeret den 16 .d. M. Kl. 11 Form. Vraget af en Undervandsbaad med Agterstævnen 5 Meter over Vandet, antagelig siddende fast i Grunden 2 Sm. misv. NNW for Terschelling Fyrskib.

Da Marstal-Skonnerten „Primo“ forliste.

I disse Dage er Marstal-Skonnerten »Primo« blevet indregistreret i Ministeriets Fortegnelse over forsvundne Skibe.

Det var den 7. Januar i Fjor, at »Primo«, der førtes af Kaptajn *C. P. Rasmussen*, blev observeret i Atlanterhavet i synkefærdig Tilstand og forladt af Mandskabet. En Maanedstid efter menes Skonnerten at være set af et andet Skib, men dets Mandskab har man intet hørt til senere.

Da der saaledes er gaaet »Aar og Dag« siden Skonnerten sidst rapporteredes, er der givet Meddelelse om, at Assurancen kan udbetales til Rederiet i Marstal. Og samtidig er Mandskabet ifølge *Svendborg Amtstidende* blevet erklæret for at være omkommet.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. FEBRUAR 1926.

London	18,70	Madrid	54,40
New York	385,50	Amsterdam	154,50
Berlin	91,70	Stockholm	103,15
Paris	14,05	Oslo	84,00
Antwerpen	17,70	Helsingfors	9,71
Zürich	74,25	Prag	11,43
Rom	15,65	Wien	54,50

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } »Lambert
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings }

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } »Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street }
West Hartlepool, Victoria Terrace } »Lambert

GLASGOW, 78, St. Vincent Street } »Lambert
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street }

HULL, Prudential Buildings } »Lambrose

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } »Lambrose,
Immingham, Dock Offices } Grimsby

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO. Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

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

GRIMSBY

Telefoner {Grimsby No. 621
{Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street.... Birmingham
24 Charles Street.... Bradford
»York House» 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

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

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: »Vommehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

NTISLAND

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» · »Stag»

AGENT I DANMARK: J. E. Granzow, Nørresøg. 17, København.
AGENTER I NORGE: Anders Pedersen, Thorolf Hansen, Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NDERLAND

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle»
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 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, KULFRAM 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.

Bragt flot efter 6 Maaneders Forløb.

Det belgiske Dampskib »Leodium« grundstødte den 10. Juni i Fjor paa Tacuari-Barren i Paranafloden, da den ballastet var paa Vej fra Santa Fé til Rosario for at indtage Ladning. Efterhaanden som Vandstanden i Floden sank, kom Skibet til at ligge paa tørt Land, og da det vilde koste omtrent lige

saa meget at grave en Kanal ud til dybt Vand, som Skibet var værd, var der intet andet at gøre end taalmodigt at vente, indtil Vandstanden blev meget høj. Den 27. December kom Skibet endelig flot. Da den grundstødte, var der 26,9' Vand paa Barren, og da den atter kom flot var Vandstanden 28'. Skibet havde ingen som helst Skade taget og kom flot ved egen Hjælp.

POSITIONSLISTE PR. 22. FEBRUAR 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Eshjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Kbhvn. siden 12.2.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Porto Rico 16.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. København 22.2.
s.s. *Alderney*, Jerne, ank. Buenos Aires 9.2.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 19.9.25.
s.s. *Alf*, afg. Cardiff 17.2.
s.s. *Alfa*, afg. Thorshavn 20.2.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Swansea 19.2.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Gibraltar 19.2. til København.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New York 16.2.
s.s. *Anna*, pass. Hirtshals 22.2.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Sydney 19.2. til Geelong.
s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Sabang 18.2.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, i Dok i Helsingør siden 23.2.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 18.2.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. København 22.2. til Oslo.
m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Perim 21.2. p. R. t. Singaporc.
s.s. *Askø*, Olsen, ank. Blyth 20.2.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Cardiff 7.2.
s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Bombay 18.2.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Vancouver 20.2.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 19.2.
s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt siden 8.12.25.
s.s. *Belgien*, ank. Hull 16.2.
s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Odense 20.2. i Exportfart.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nakskov Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Kbhvn. 20.1. til Tyne Dock.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Savona 18.2.
s.s. *Bodil*, ank. Castellan 21.2.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Blyth 18.2.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Geelong 19.2.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 20.2.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 17.2.
s.s. *Bolnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Swansea 19.2. til Genova.

s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Göteborg 22.2.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Skagen 21.2.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Bilbao 16.2.
s.s. *Brelland*, Hansen, ank. København 22.2.
s.s. *Britta*, ank. Casis 21.2.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Catania 15.2.
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
s.s. *Børglum*, Mollerup, afg. Newport News 20.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Barry 30.1. til River Plate.
s.s. *Carmen*, pass. Holtenau 23.2.
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Antwerpen 21.2.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Canal 18.2. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Dunkirk 21.2.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. København 22.2.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Dakar 21.2.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. New Orleans 19.2. til Vera Cruz.
s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Axim 20.2. p. R. t. Hamburg.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Masned Sund 22.2.
s.s. *Dan*, Mortensen, pass. Sabinnisland 20.2. p. R. t. Philadelphia.
s.s. *Danefelt*, Christoffersen, afg. Danzig 19.2.
s.s. *Danelag*, Stage, afg. København 20.2.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Riga 17.2.
s.s. *Danery*, Jørgensen, ank. Danzig 20.2.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 30.1. til Boston.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Hongkong 19.2. til Shanghai.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Arzew 19.2.
s.s. *Delaware*, Petersen, ank. New York 17.2.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Benghazi 20.2.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

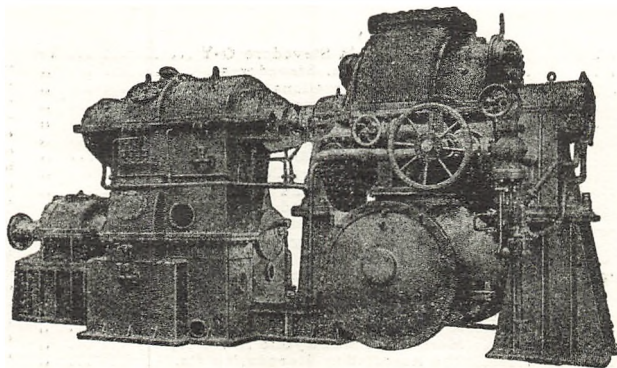
E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Hartlepool 20.2.
s.s. *Ebba*, pass. Rotterdam 18.2.
s.s. *Ebro*, afg. Neapel 20.2. til Livorno.

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

MED TANDHJULS-UDVEKSLING

Driftsikker.
Økonomisk.
Enkel
Konstruktion.



Lille Rumfang.
Lille Vægt.
Let tilgængelig.

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

AKTIESELSKABET

ATLAS

KJØBENHAVN L

s.s. *Egholm*, ank. København 19.2.
 s.s. *Elite*, Schmidt, ank. København 16.2.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Termim 20.2.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. King's Lynn 13.2.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Methil 21.2.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Horsens 16.2.
 s.s. *England*, Stengade, ank. Miami 30.1.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Svendborg 20.2.
 s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Dakar 18.2. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Rufisque 15.2.
 s.s. *Erindring*, Nilsen, ank. Gdynia 20.2.
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Abo 18.2.
 s.s. *Esther Maria*, Richelsen, afg. Grangemouth 22.2. til Kbhvn.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Colombo.
 s.s. *Fana*, Tønnesen, afg. Seaham Harbour 18.2. til Kbhvn.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Fr.havn og Kbhvn.-Aalborg Rut.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Antwerpen 22.2.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark. Rut.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 7.2.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Reykjavik 20.2.
 s.s. *Frankrig*, ank. Tyne 13.2.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk 21.2.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, ank. Göteborg 4.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, i Dok i Göteborg siden 11.1.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, ank. Fiume 16.2.
 s.s. *Frej*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Sarpborg 19.2. til Sunderland.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. New York 18.2.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, pass. Holtenua 22.2.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Key West 16.2. til Houston.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Cardiff 21.2.
 s.s. *Gunver*, ank. Aarhus 21.2.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Saloum 16.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. La Rochelle 20.2. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Danzig 21.2.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Rotterdam 8.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Emden 12.2.
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Civitavecchia 24.2.

s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, pass. Utö 6.2.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Rut.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, afg. Beyrou 4.2.
 s.s. *Helga*, ank. Fowey 18.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 16.2.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. København 18.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Antwerpen 20.2.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Swansea 19.2.
 s.s. *Holland*, afg. Aarhus 19.2.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Saloum 21.2.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antofagasta 12.2.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bergen 18.2.
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 20.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Rouen 22.2. til Rotterdam.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Norfolk 3.2.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger i Esbjerg som Reserve-skiib.
 s.s. *Jan*, afg. Norfolk 17.2. til Havana.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Göteborg 20.2. til Rotterdam.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Colon 16.2.
 s.s. *Jenny*, ank. Lisbon 13.2.
 s.s. *Johanne*, ank. Algiers 19.2.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Casablanca 8.2.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Cardiff 23.1. til Providence.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Philadelphia 15.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Colombo 19.2. til Singapore.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Gibraltar 20.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Swansea 13.2. til Baltimore.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Reval 19.2.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Newcastle 20.2.
 s.s. *Karla*, ank. København 26.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Falkenberg, afg. Kbhvn. 16.2. til Manchester.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Genua 20.2.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, afg. St. John N.B. 9.2. til Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Vladivostok 22.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. West Hartlepool 19.2.
 s.s. *Knud*, Andersen, afg. Aalborg 22.2. til N. Sundby.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Jarrow on Tyne 16.2. til Esbjerg.

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S WATKINS

Medlemmer:

<i>Björkö-Sund</i>	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel. "Mittler"
Do.	Seppinen & Co. Stevedores:	"Mannola"
<i>Trängsund</i>	A-B. The Federations Stevedore.	"Sohn"
Do.	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	"Mittler"
<i>Wiborg</i>	V. Sandholm & Co. Ltd.	"Sandholm"
<i>Fredrikshamn</i>	Blomberg & Co. A-B.	"Blombergs"
<i>Kotka</i>	Björklund & Co. A-B.	"Edvbjörklund"
<i>Lovisa</i>	Lovisa Stevedoring Co.	"Association"
<i>Helsingfors</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Sörnäs</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Hangö</i>	A-B. Hangö Stevedoring O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Ekenäs</i>	Ekenäs Stevedoring O-Y.	"Edvbjörklund"
<i>Raumo</i>	Wass & Lundberg O-Y.	"Wass"
<i>Räfsö & Mäntyluoto</i>	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlbroos"
<i>Kristinestad</i>	The Association Stevedoring Co.	"Snekker"
<i>Kaskö</i>	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
<i>Wasa</i>	A-B. Victor Ek O-Y.	"Victorek"
Do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
<i>Jakobstad</i>	The Association Stevedoring Co.	"Association"
<i>Yxpilä</i>	The Association Stevedoring Co.	"Stowing"
<i>Möllersvik</i>	The Association Stevedoring Co.	"Stowing"
<i>Himango</i>	The Association Stevedoring Co.	"Stowing"
<i>Brahestad</i>	The Association Stevedores	"Despatch"
<i>Uleåborg</i>	Stuvarebolaget	"Prompt"
<i>Haukipudas & Ijo-Röyftä</i>	Stuvarebolaget	"Prompt"
<i>Kemi</i>	S. R. Bygglin	"Bygglin"
<i>Torneå</i>	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoringco"
Do.	Torneå Skeppstuveri Co.	"Stowing"

s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New Orleans 17.2.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Frederikshavn 25.12.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Town 3.2. p. R. t. Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Saloum 14.2.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Emden 14.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 22.2.
 s.s. *Lillian*, ank. Valencia 21.2.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 16.2.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Marseilles 13.2.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio Janeiro 20.2. til Bahia.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Windau 20.2.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Boston 20.2. til St. John N.B.
 s.s. *Maja*, Tværgaard, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Colombo 21.2. til Suez.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Methil 21.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. St. Vincent 22.2.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Algiers 19.2.
 s.s. *Margrethe*, Holst, ank. København 16.2.
 s.s. *Marie*, ank. Hangø 6.2.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Dunston 19.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. San Domingo 20.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Odermünde 21.2.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Houston 17.2. til København.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Beaumont 2.2. til Aalesund.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Huelva 16.2. til London.
 s.s. *Minsk*, Jørgensen, ank. København 19.2.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, Laster i Nordfjord.
 s.s. *Møen*, Madsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Granton 21.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Faaborg 21.2.
 s.s. *Nancy*, pass. Soederara 19.2.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Alexandria 17.2.
 s.s. *Nautik*, afg. Abo 15.2.
 s.s. *Neptun*, afg. Gandia 15.2.
 s.s. *Nerma*, pass. Soederara 19.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 19.2.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 1.2.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Rouen 20.2.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Bilbao 14.2.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, afg. Las Palmas 6.2. til Luderitz (S.A.).

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Newport Mon. 19.2. til La Plata.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 20.2. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Cardiff 20.2.
 s.s. *P. N. Damn*, afg. Las Palmas 22.2.
 s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Sunda St. 10.2. p. R. t. Aden.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Göteborg 18.2.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 9.2.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, afg. Fr.havn 16.2. til Swansea.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. Melbourne 6.2. til Vancouver.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. København 22.2.

R

s.s. *Randi*, ank. Abo 6.2.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, Kjær, afg. Leith 22.23.2. til København.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. København 23.2.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Dunston 21.2.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Bonanza 9.2.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Exportfart, afg. Newcastle 22.2. til Fr.-havn.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. København 23.2. til Reval.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. København 13.2.
 s.s. *Seine*, Barzig, ank. København 21.2.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Suez 21.2. til Colombo.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Aalborg 12.2.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Ushant 15.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Newcastle NSW. 17.2.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Perim 18.2. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Dover 16.2. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Gandia 18.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. København 20.2. til Antwerp.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Stolzenhagen 18.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. København 20.2. til Methil.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 21.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Cardiff 18.2.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Huelva 14.2.
 s.s. *Skinfaxe*, Andersen, afg. Seaham Harbour 19.2. til Kbhvn.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 20.2. til Horsens.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Glasgow 20.2.
 s.s. *Skotland*, afg. Rufisque 15.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Danzig 17.2.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. København 22.2. til Danzig.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Torre Annunziata 19.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 11.2.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. Dungeness 22.2.
 s.s. *Stella*, ank. Grao 21.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Stettin 22.2. til København.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Oran 17.2.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Huelva 15.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Newport News 13.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Tyne 19.2.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Helsingør 20.2.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, ank. København 19.2.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Exportfart, afg. Kbhvn. 22.2. til Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Lisbon 17.2.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 20.2. til Dunkirk.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt i København 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tyne 15.2. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Yokohama 21.2. til Osaka.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Auckland N.Z. 19.2.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Portimao 22.2. til København.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, rep. i Helsingør siden 20.2.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Algiers 21.2.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 20.2.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Swansea 12.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 18.2.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Blyth 21.2.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Tanamo 18.2.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Rufisque 22.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 21.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. St. Thomas Rhed 21.2.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 27.1.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Rotterdam 2.2.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Caibarien 19.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Algier 20.2.

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 KONTØR
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Wiltons ENGINEERING & SLIPWAY CO

SKIBSBYGGERE
MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER
REPARATIONSVERFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

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



ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

J. ANDERSEN & CO SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.

AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)

TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:

C. P. FRESHWATER

101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

STEVEDORING COMPANY GYLSEN

SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægere og
Klin-Baade

Telegram-Adresse:
VELTENAAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETableret 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: ROTTERDAM MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator Kompaniet

Adm. Direktører for
»ACCURATA» CO., Ltd.
Korporationen for ædsvorne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

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

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Codes: Watkins 1881 og Till. 1884. Scott's 10. Udg. 1906

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.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsbreders Protection Club

CAES DO SODRÉ, B, LISSABON TELEGR.: KNUDSEN

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ENEFORHANDLING OG LAGER

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

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde
NYE KAJER
med moderne Lade- & Lossegejer

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier

★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

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

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.

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Væftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transporters, 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.: Franssonart.

Avenue d'Italie 84 · Telegr.-Adr.: Franssonart.

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

Egne Godsskure, Dybvandskaj,
Varehuse, Flydekraner,
Motorlægtene og
Rhin-Baade
*
Telegram-Adresse:
VELTENÅAR, ROTTERDAM

B. VELTENAAR & CO.

ETABLERET 1880

STEVEDORES · AUT. VEJERE · SPEDITØRER

ROTTERDAM · AMSTERDAM · ZAANDAM

HOVEDKONTOR: **ROTTERDAM** MAASSTRAAT 17b

Entreprenører for
Kornelevator Kompagniet

Adm. Direktører for
»ACCURAAAT» CO., Ltd.
Korporationen for edsvarne
Vejere, Maalere og Tællere
i Rotterdam

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

O. J. Eskildsen & Co.Dampskibsselskabet *BOTNIA*, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA»

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNINGStatstelf.: 196 · Telegr.-Adr.:
»MARIUSON«KALVEDOD BRYGGE 4,
KØBENHAVN B**DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"
Amallegade 36

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«

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

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.

fra Th. Høeg

HAMBURG

REDERI 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 · Skibsmæglerere · Speditører · Assurance

AMSTERDAM · ZAANDAM

Telegr.-Adr.: »Thalattæ«



Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.



SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 10

FREDAG 5 · MARTS 1926

33 · AARG.

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

IGEN NOGET AT LÆRE

Skibsfarten har særligt usle Kaar i Danmark. Skønt Set af Landets Hovederhverv, har dets Udøvere, numerisk faa som de er, kun ringe politisk Indflydelse, og møder som Følge heraf kun ringe politisk Forstaaelse. Det synes som om kun meget faa af vore politiske Ledere har gjort sig klart, at uden en betydelig national Handelsflaade var Danmark nødsaget til at nedsætte sin høje Levefod meget betydeligt — det er Skibsfartens »usynlige« Indtægter, der sætter os i Stand til den Luksus at kunne importere mere end vi eksporterer.

Medens skiftende danske Regeringer har vist Nationens Taknemlighed overfor Skibsfarten ved at paalægge den en Række ekstraordinære Byrder, er andre Nationer — deriblandt Grækenland — gaaet den modsatte Vej. Lad os sammenligne de to Landes »Krigs« politik. Her i Danmark blev Skibsfarten, foruden ved Beskatningen af overordentlig Krigsfortjeneste, brandskattet paa forskellig anden Maade, bl. a. ved tvungne Bidrag til Fragtnavn og til Landets Tilførsler samt indirekte i høj Grad igennem Maksimalfragterne. Saa var der Krigsforsikringen, hvis mægtige Overskud Staten ganske uberettiget annekterede Halvdelen af, medens af den Halvdel, som blev overladt Skibsfarten og Forsikringsselskaberne til lige Deling, Skibsfartens Del blev ydet i Form af et Laan til Staten, idet Betalingen skete ikke i Kontanter, men i Obligationer. I Grækenland derimod slap Skibsfarten for alle disse Brandskatninger. Den blev ved Lov af 1917 fritaget for at betale Skat af overordentlig Krigsfortjeneste, hvad enten den skyldtes Salg til Udlandet af Dampere eller Forsikringssummer for sænkede Skibe, saafremt Rederne inden 8. April 1926 til Nybygninger eller til Køb af Skibe fra Udlandet havde anvendt det dobbelte af det Beløb, som de efter den ny Lov skulde have udredet i overordentlig Krigsfortjeneste-Skat. Læg vel Mærke til, at Fristen sættes til 8. April 1926 — den græske Regering har talt fremsynede Købmænd blandt sine Medlemmer, eller evnet at lytte til deres Raad. Herhjemme blev Rederne praktisk talt tvunget til at erstatte deres sænkede Skibe med det samme og at bygge i den allerdyreste Krigstid, i modsat Fald baandlagde Regeringen deres Assurancesummer; det var først efter 1920, at Baandlægningerne ophørte. Som Følge heraf har Grækenland fornyet sin Handelsflaade paa meget billigere Vilkaar end Danmark. Hvad dette betyder i Øjeblikket, behøver vi næppe at paa-pege.

Før Krigen havde Grækenland en Handelsflaade, der bestod af 474 Dampskibe med en samlet Tonnage af 830,000 B.R.T. og 884 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 135,000 B.R.T., men under Krigen blev denne Flaade stærkt decimeret, idet 165 Dampskibe og 235 Sejlskibe med ialt 392,000 Tons blev sænkede. 114 Dampskibe med en Tonnage af 260,000 Tons blev solgt til udenlandske Redere, og 17 Dampere blev under Krigen beslaglagt, saaledes at den græske Handelsflaades samlede Tab androg ca. 687,000 B.R.T. Da

Krigen i November 1918 var forbi, havde de græske Redere kun 200 Dampere med en Tonnage af 180,000 B.R.T. og 640 Sejlskibe paa ialt 115,000 B.R.T. tilbage.

Som Følge af den ovenfor forstaaede Bestemmelse i den græske Krigsfortjeneste Lov af 1917 steg den græske Handelsflaades Bruttotonnage allerede i 1920 til 567,000 Tons, i 1923 til 866,653 Tons, og i 1925 var Handelsflaaden forøget til ialt 458 Dampere med en samlet Tonnage af 891,601 Tons og 866 Sejlskibe med en Tonnage af 75,433 Tons eller ialt 967,034 B.R.T., hvilket er omtrent den samme Tonnage som før Krigen. For Dampernes Vedkommende er Tonnagen endog større end i 1914, medens der er Tilbagegang, hvad Sejlskibstonnagen angaar. Det maa endvidere bemærkes, at over 40 Dampere med en samlet Tonnage af 150,000 B.R.T. tilhørende græske Redere sejler under fremmed Flag. Det er altsaa gennem denne Lovbestemmelse lykkedes Grækenland atter at erobre Pladsen som Nr. 12, umiddelbart efter Danmark og foran Belgien, blandt Verdens Skibsfarts-Nationer.

OPLÆGNINGER STIGER IGEN

Denne Uges Fragtmarked er rent fortvivlende — de Betragtninger, som vor Ekspert denne Gang gør gældende i sin Beretning paa Side 159 er ikke opmuntrende Læsning.

Udsigt til Bedring? Man skulde ikke tro, det kunde blive værre. For saa daarlige Tider har vi ikke haft i Mands Minde. Paa den anden Side kan intet normalt Øje opdage den Lysning i Kimmingen, som skulde varsle bedre Tidens snarlige Komme. Hvor skulde de iøvrigt komme fra? Det er ikke nok med at ønske sig dem — de skal, som Goethe sagde om Lykken, fortjenes for at vindes.

Det er derfor naturligt, hvad vi da ogsaa spaaede i vort sidste Nummer, at Oplægningerne igen er stigende. De er denne Uge 58 Skibe af den Flaade, der er Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening, repræsenterende 73,475 Tons og 111,531 Tons henholdsvis Brutto Register og Dødvægt Tonnage.

Desværre vil næste Uge bringe en yderligere stor Stigning i Oplægningerne. Det fortvivlede Fragtmarked, de høje Lønninger og Kronestigningen er Triumviratet, der maa dele Æren og Ansvar for herfor.

UTILGIVELIGT FALSUM

En meget ukritisk *Ugerevy*, der til Stadighed men Euden Held søger Polemik med nærværende Blad — der skal, som bekendt, mindst to til at skændes — har fornylig gjort de Betragtninger, som Skibsreder Hugo Marx-Nielsen ved Aarsskiftet offentliggjorde i disse Spalter, til Genstand for ret ondartet og perfid Kommentar. Vi skal ikke komme nærmere ind paa disse Kommentarer, der som altid munder ud i løse Angreb paa Rederne og deres Interesser.

Vi maa derimod paa Hr. Marx-Nielsens og paa dette Blads Vegne protestere inod et ganske utilgiveligt Falsum, som den ukritiske vover at byde sine ikke meget

kritiske Læsere. I Løbet af nævnte Artikel i den ukritiske findes følgende Passus og Citat:

Endvidere hævder Hr. Marx-Nielsen: »Det er ufatteligt, at Voldshandlinger i Form af Arbejdsstandsninger er blevet taalt paa højere Steder. Der skal være Straf for at staa i Forbindelse og samarbejde med Sammenlutninger i andre Lande, og under store Konflikter skal Funktionærer og Arbejdere tvinges til deres Gerings med Magt.«

Det citerede Stykke findes ikke i Hr. Marx-Nielsen's Artikel. Det er komponeret af den ukritiske Ugerevue,

forsynet med Citationstegn og benyttet som Grundlag for en fjantet Sigtelse imod Hr. Marx-Nielsen, hvori Ord som Revolutionstanker og Borgerkrig anvendes om ikke med stor Virkning saa dog med megen Larm. Falske Citater er Polemikens falske Veksler.



DE DAARLIGE TIDER FOR SKIBSFARTEN

Aarsregnskaberne fra Dampskibsselskaberne begynder nu at vise sig, og de hidtil fremkomne Resultater bekræfter fuldtud, hvad vi Gang paa Gang har udtalt om de overordentlig vanskelige Forhold, hvorunder Skibsfarten har virket i det forløbne Aar, og som hovedsagelig skyldes det slette Fragtmarked, den stigende Kronekurs, de tyngende Skatter og Afgifter og de høje Lønninger. De hidtil offentliggjorte Resultater, for Dampskibsselskaberne »Dannebrog«, »Progress«, »Skagerak« og »Vendila«, viser da ogsaa, at disse Selskaber intet Udbytte kan give for 1925.

Vi bringer hermed en kort Beretning fra de nævnte Selskaber.

Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Aktier er i Løbet af 1925 gaaet ned fra 83½ til 53, og i den hidtil forløbne Del af 1926 har de yderligere givet efter, saaledes at Noteringen i Torsdags var 45¼. At Selskabet skulde give Udbytte for 1925, har sikkert ikke noget Steds været ventet, men den endelige Bekræftelse fik man først Fredag, da der ved Noteringen oplæstes følgende Skrivelse:

»Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Dannebrog« meddeler, at Selskabets Nettooverskud for Aaret 1925 beløber sig til 121,423 Kr. 29 Øre, som paa den forestaaende Generalforsamling foreslaas overført til næste Aar. Endvidere meddeles, at Selskabet har haft et Kurstab paa Værdipapirer og egne Aktier, der andrager 313,078 Kr. 78 Øre, som ligeledes overføres til næste Aars Regning.«

I Sammenligning med de foregaaende Aar betegner Regnskabsresultatet for 1925 vistnok en endnu større Tilbagegang end ventet. Det samlede Overskud for 1924 var 1,438,183 Kr., hvoraf der anvendtes 480,139 Kr. til Afskrivninger og Henlæggelse, medens 58,044 Kr. overførtes til næste Aar. Aktionærerne fik 6 pCt. i Udbytte ligesom for 1923, da Overskudet var 1,337,214 Kr.

Ikke alene giver Overskudet for 1926 overhovedet ingen Mulighed for Udbytte, men Selskabet maa tillige overføre et væsentligt Kurstab paa Værdipapirer og egne Aktier til et Beløb, der er ca. 200,000 Kr. større end det indtjente Netto-Overskud. Det er Selskabets Beholdning af egne Midler, der i første Række fremkalder Tabet. Denne udgjorde ultimo 1924 nominelt 732,000 Kr., der stod opført til Kurs 81¼, og i Løbet af 1925 er Kursen som nævnt gaaet ned til 53.

Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« har udsendt Med-

delelse om, at Aaret 1925 slutter med et Underskud paa 160,892 Kr., som afholdes af Reservefonden, og der vil saaledes ikke blive udbetalt noget Udbytte for det forløbne Aar.

Dampskibs-Aktieselskabet »Skagerak« har udsendt Meddelelse om, at Aaret 1925 slutter med et Underskud paa 232,251 Kr., som afholdes af Reservefonden, og der vil saaledes ikke blive udbetalt noget Udbytte for det forløbne Aar.

Dampskibsselskabet »Vendila« meddeler:

Paa et Onsdag i A/S Dampskibsselskabet »Vendila« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det enstemmigt af Aarets Overskud, som inkl. Overførsel fra 1924 andrager 299,769 Kr., at henlægges til Reservefonden 285,829 Kr. og at overføre Resten, 13,940 Kr., til næste Aar.

Der kan saaledes ikke i Aar foreslaas Udbetaling af Udbytte.

Foruden de ovennævnte Resultater foreligger der nu ogsaa Opgørelser fra Dampskibsselskabet »Heimdals« og »Dansk-Fransk Dampskibsselskab.« Medens ogsaa »Heimdals« Regnskab udviser et Underskud for Aaret, har »Dansk-Fransk« gjort det Mesterstykke at indsejle et, omend beskedent, Overskud, saaledes at der bliver 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

Disse Selskaber har udsendt nedenstaaende Meddelelser:—

Paa et Tirsdag i Dampskibsselskabet »Heimdals« afholdt Bestyrelsesmøde blev det oplyst, at Skibenes Drift havde givet et Underskud paa 18,883 Kr.

Saldo fra forrige Aar med Fradrag af Udbytte m. m. udgjorde 186,599 Kr. Indtjent ved Renter og Agio 131,085 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at henlægges 89,357 Kr. til Amortisations-, Reserve- og Fornylsesfondet, samt af Saldoen at betale et Udbytte af 15 pCt.

Selskabets Udbytte har i de sidste 3 Aar været 30 pCt.

Det dansk-franske Dampskibsselskab meddeler, at Nettooverskudet for 1925 inklusive Overførslen fra forrige Aar udgjør 366,553 Kr., hvorfra gaar 24,277 Kr. til Tantiømer og Kaplak.

Af Resten vil Bestyrelsen foreslaa Generalforsamlingen at overføre 66,350 Kr. til Reservefonden til Dækning af Survey og Havarier, at udbetale 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 200,000 Kr., samt at overføre 75,926 Kr. i ny Regning.

ALLE KNEB GÆLDER

Det er jo en kendt Sag, at der i U.S.A. er stærke Kræfter i Bevægelse for at opretholde og helst udvide den statsdrevne Handelsflaade, og at man ikke er særlig kræsken i Valget af Midler, der maatte føre til dette Maal og desuden tjene til at mistænkeliggøre udenlandske Redere i den amerikanske Befolknings Øjne, viser følgende Eksempel, som vi tillader os at gengive efter *Hansa*:

Formanden for det amerikanske Skibsfarts-Departement, O'Connor hævder at være kommet paa Sporet af en Sæmmensværgelse blandt udenlandske Rederier mod den amerikanske Handelsflaade. De udenlandske Rederier vil gennem en planmæssig Underbyden gøre enhver Konkurrence fra de amerikanske Skibes Side umulig. Meningen er at fordrive Stjernebanneret fra den trans-oceane Trafik.

Paa Grundlag af disse sensationelle Oplysninger,

som er tilgaaet Mr. O'Connor, kræver han, at der skal dannes et særligt Fond paa 15 Millioner Dollars til Bekæmpelse af de udenlandske Planer. Til Kravet knytter han forskellige detaljerede Forslag med Hensyn til, hvorledes Fondet skal tilvejebringes. Det ejendommelige ved Historien er, at Mr. O'Connor indskrænker sig til løse Antydninger og trods indtrængende Opfordringer fra sine Landsmænds Side ikke vil udtale sig nærmere. I den amerikanske Skibsfarts-verden bebrejder man ham, at han bringer Uro i Befolkningen og støder de udenlandske Afskibere, hvis Velvilje overfor de amerikanske Skibe man skal erhverve sig, for Hovedet. Man mener mellem Linjerne at kunne læse, at hele Bevægelsen er rejst med det Formaal at styrke Mr. O'Connors egen Stilling, og man venter snart at høre yderligere om den ejendommelige Sag.

M/S „TRIANON“ AF TØNSBERG

Det sidste af de 3 Søsterskibe paa ca. 9,600 Tons, som Rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo, kontraherede hos »Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller«, er ved en Prøvetur den 23. ds. afleveret til Selskabet og indregistreret i A/S Den norske Afrika og Australielinie's Flaade med Hjemsted i Tønsberg.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikulærerne.....	435'—0"
Bredde moulded	56'—0"
Dybde moulded til Shelterdæk.....	39'—0"
Dybde moulded til Hoveddæk	30'—6"
Dybgaende	26'—5"
Bæreevne	9,550 Tons
Kubikindhold af Lastrum..... grain ca.	582,000 cubicfeet
— — — — — bales ca.	524,000 —
Total Brændselolie	1,410 Tons
Fart	ca. 13¼ Mil

Skibet er bygget til British Lloyd's Klasse 100 A-1 som aaben Shelterdækker med Hytte og Bak, men med saadanne Forstærkninger, at det ved Lukning af Tonnagelugen kan opnaa en Dybgang af 28'—0" med en dertil hørende Dødvægt af 10,500 Tons.

Skibet har tre komplette Staaldæk med Undtagelse af agterste Lastrum, hvor der paa Siderne og mellem Tunnellerne er indbygget Tanke for Brændselolie, og her er underste Mellemdæk udeladt. Dobbeltbunden er indrettet til saavel Vandballast som Olie. De 5 Lastluger paa Shelterdækket har en Bredde af 18'—0" og en gennemsnitlig Længde af 35'—0". Der er 4 Stk. 5-Tons Bomme til hver Luge samt 2 Stk. 1½-Tons Bomme til Luge Nr. 2 og 3, saaledes at disse Luger kan betjenes af 6 Bomme paa en Gang. En 25-Tons Bom kan opriges til Lugerne Nr. 2 og Nr. 4. Skibet er iøvrigt rigget med 2 Master med Udriggere for Bommene samt 8 Samsonposter. Den mindre Luge paa Hyttedækket kan betjenes af 2 Stk. 1½-Tons Bomme med Løberne ført til Forhalingsspillets Nokker.

Skibet er forsynet med 10 Stk. 5-Tons Spil, 4 Stk. 1½-Tons Spil, 1 Stk. 5-Tons Forhalingspil samt 1 Ankerspil til 2.6/16" Kæde, alle elektriske og leveret af Thomas B. Thrige, Odense, og endvidere en elektrisk Styremaskine fra Atlas-Werke, A.-G., Bremen, anbragt i Hækken.

I forreste Dækshus findes 4 Passagerkamre med dobbelte Køjer, en stor Salon, udført i mørk Mahogni, med dertil hørende Pantry. Her findes tillige Kammer for Hovmester, Hospitalet samt Bad og 2 W.C. Fra Pantry er der Nedgang til Proviantrummet, hvis ene Side optages af Fryserum for Kød, Grøntsager og Øl. Frysemaskineriet er leveret af Firmaet A/S Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Over Salonhuset findes et Dækshus med Opholdsrum og Sovekahyt for Kaptajn, et Passagerkammer med Dobbeltkøje, samt et smukt udstyret Opholdsrum, et dito Sovelukaf og et Bad og W.C. til Rederens Brug; endvidere et Bad og W.C. for Kaptajnen. Over samme Hus findes Kommandobroen med et Bestikhus af Teak rummende Styrehus, Korthus, Telegrafum og Kammer for Telegrafist. Over Kommandobroen findes Lodsbroen forsynet med Styresøjle og Telegrafer og udstyret med Sejldugs-Skandseklædning og Læsejl.

Skibet er forsynet med en traadløs Station paa 1½

Kilowatt fra Firmaet A/S Internationalt Radiotelegraf- & Telefon Compagni, København.

Bekvemmelighederne for Dæksofficerer og Maskinofficerer samt Kok, Dreng og Apprehticer findes i rummelige Kamre i Sidehuset til Maskincasingen. Her findes ligeledes en rummelig lys Messe med tilhørende Pantry, Baderum og W.C.

Agter i Kahytten findes Mandskabsapteringen bestaaende af 2-Mandskamre saavel for Dæksfolk som for Maskinfolk, 2 Messer samt Vaskerum med Brusebade og W.C.

I Maskincasingen er opstillet Kulsyreflasker, som hører til det i Skibet indbyggede Lux Brandsluknings-system.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. 8-cylindrede Burmeister & Wain Standard Dieselmotorer, udført paa B. & W.'s Fabrikker i København, tilsammen i Stand til under normal Gang i Søen vedvarende at udvikle 5,500 IHK. ved 135 Omdrejninger pr. Minut, men i dette særlige Tilfælde kun kontraherede for 5,100 IHK. ved 130 Omdrejninger pr. Minut.

Hovedmotorerne er af Burmeister & Wain's nyeste Type med firkantede Dæksler, hvorpaa Cylinderkapperne er paaboltede, og Cylinderpartiet, der er boltet sammen i fire og fire Cylindre, fastholdes til Bundrammen ved Hjælp af lange Stagbolte, som optager alle de større Paavirkninger fra Forbrændingen og som tillader, at Stativerne imellem Cylinderpartiet og Bundrammen kan udføres af en let Konstruktion.

Direkte paa den forreste Del af Dieselmotoren er anbragt Kompressoren for Levering af Indblæsningsluften, og Kompressoren trækkes direkte fra den forlængede Krumtapaksel.

Ventilerne er anbragt paa den mest hensigtsmæssige Maade. Brændselventilen er noget forsat fra Cylindermidten, med Indsugnings- & Udstrømningsventilen paa hver Side, medens Startventilen er anbragt bagerst.

Som særligt nyt kan fremhæves, at Indsugningen ikke som paa de ældre Typer er separat for hver Cylinder, men at der paa langs med Maskinen er anbragt et særligt Indsugningsrør, hvorfra der gaar Stik til hver Cylinder. Dette medfører, at Maskinerne gaar mere lydløst. Stemplerne er olieledede efter B. & W.'s forbedrede System.

Til Drift af det elektrisk drevne Hjælpemaskineri og Dæksmaskineri forefindes 3 Stk. 3-cylindrede 100 KW. Dieselgeneratorer. Disse er forsynede med særlig store Kompressorer efter B. & W.'s patenterede System, som samtidig med, at de leverer Luft til Motorerne vil kunne afgive Luft til Manøvreholderne og i Tilfælde af Havari af en af Hovedmaskinernes Kompressorer levere Luft til Hovedmotorerne.

Hjælpemaskineriet er elektrisk drevet og bestaar af 2 Stk. kombinerede Kølevands- & Smøreliepumper, hvoraf een er tilstrækkelig til at levere det nødvendige Kølevand og Smørelie til Hovedmotorerne, saaledes at een er i Reserve. Desuden findes der en Brændseloliepumpe, Ballastpumpe, Last- & Sanitærpumpe samt 1 Stk. haanddrevne Nødkompressor. Til Opvarmning findes en 100 Kvadratfod Donkeykedel, indrettet til Oliefyring.

LAAN TIL BYGNING AF ET SØSTERSKIB
TIL „GRIPSHOLM“

Den svenske Handelsminister har i Lørdags i Rigsdagen stillet Forslag om, at der ydes den svenske Amerikalinje et Laan af Staten paa 8 Millioner Kr. til Bygning af et Søsterskib til »Gripsholm« under Forudsætning af, at Skibet bygges paa et svensk Værft og 6 Millioner Kr., saafremt det bygges i Udlandet.

OPLØSES HAPAG-HARIMAN-CONCERNEN?

Der skal for Tiden finde Forhandlinger Sted mellem Hamburg-Amerika Linjen og Harriman, U.S.A., om Ophævelse af den i Fjor paa 20 Aar afsluttede Kontrakt om Samarbejde. Saafremt Kontrakten ophæves, paatænker Hamburg-Amerika Linjen iflg. G. H. & S. T. at forøge sin Tonnage med 3 første Klassers Baade af Typen »Albert Ballin«, og Selskabet vil i den Anledning udvide sin Aktiekapital.

KULMARKEDSBERETNING

Aarsoversigt.

Det forløbne Aar blev ligesom det tidligere en Skuffelse for den engelske Kulindustri og bragte Depressionen til den acute Krise, der kulminerede i den engelske Regerings Subvention til Opretholdelse af Lønningerne for at undgaa Strike og deraf følgende Forviklinger i andre Forretningsgrene. Om dette Skridt var rigtigt eller kun betyder en Udsættelse til Maj af den endelige Slutkamp, er der delte Meninger om, men i alt Fald vil det koste Englands Statskasse ca. £20 Mill.

Uden Subventionen, hvoraf 90 pCt. gaar direkte til Lønningerne, vilde til Eksempel Tabet pr. Ton Kul eksporteret fra Wales i Oktober have været 3/5d. og fra Durham 2/10d., og meget faa af de 400 Miner, der arbejder i Northumberland og Durham og endnu færre af 700 Miner i Wales vilde paa gammel Lønningsbasis have kunnet regne med nogensomhelst Fortjeneste. Derfor omend der siden August er blevet genaabnet 156 Miner — normalt beskæftigende 32,000 Mand — er der i samme Tid blevet lukket 111 Miner med ca. 26,000 Arbejdere, idet disse sidste selv med Tilskuddet ikke kan holdes gaende.

Man maa jo imidlertid haabe, at Kommissionen, der p. t. sidder for at finde en Løsning, maa komme til et Resultat, der svarer til Udgiften.

Hidtil synes dog de stridende Parter at fastholde deres oprindelige Standpunkter nemlig:

Arbejderne: Ingen Lønnedsættelse eller længere Arbejdstid, eller større Arbejdsydelse og — last but not least — Nationalisering af Minerne.

Mineejernes Krav er diametralt modsatte, idet fortsat Produktion paa gammel Basis er umulig paa de sidste Par Aars Prisniveau i Konkurrence med de andre kulproducerende Lande.

Nedgang i Produktion og Eksport.

Tilskudet bevirkede efter nogen Tid en omtrent tilsvarende Nedgang i Priserne, der atter satte England i Stand til nogenlunde at konkurrere og i Kraft af sine Kvalitetskul

delvis at opretholde sine Markeder, men Eksporten daledede trods alt ned til ca. 51 Mill. Tons sammenlignet med henholdsvis ca. 61½ Mill. i 1924 og ca. 79 Mill. i Rekordåret 1923.

Denne Nedgang fordeles nogenlunde jævnt over de forskellige Lande, og kun U.S.A. har grundet paa den langvarige Anthracitstrike været noget større Aftager i 1925 end i 1924 foruden Italien, der jo ogsaa køber mange amerikanske Kul, med henholdsvis ca. 278,000 og 104,000 Tons mere, medens bl. a. følgende Lande viser en Nedgang i Importen fra U.K.

Danmark	768,000 Tons
Tyskland	2,600,000 —
Holland	1,200,000 —
Frankrig	4,300,000 —
Belgien	844,000 —

Samtidig er Produktionen i England gaaet betydeligt tilbage, ikke alene med det Tal, der svarer til den mindre Eksport, men ogsaa med det mindre Hjemmeforbrug, idet Totalproduktionen kun udgjorde 244 Mill. Tons i 1925 mod:

1924	1923
273 Mill. Tons	279 Mill. Tons

eller ca. 29 Mill. Tons mindre end i 1924 og 35 Mill. mindre end i 1923.

Selv om man maa regne med at Forbruget af Kul Verden over i de sidste Par Aar har været nedadgaaende, dels paa Grund af andre Kraftkilders Udnyttelse, større Olieforbrug, ugunstige industrielle og merkantile Forhold, skal man dog langt tilbage i Aarene for at finde et Aar, der har været saa skæbnesvangert for den engelske Kulindustri, ikke alene hvad Produktionen, men ogsaa forholdsmæssigt hvad Priserne angaar, naar Hensyn tages til de betydeligt forøgede Omkostninger, hvilket vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt over Priserne paa de vigtigste Sorter pr. 31. December i hvert af de følgende Aar, fraregnet de abnorme Aar under Statskøntrollen:

	1913	21	22	23	24	25
<i>Newcastle.</i>						
D. C. B. Screened Steam	15/-	24/-	24/6	24/-	18/9	16/6
„ Smalls	7/-	12/-	11/9	15/-	10/9	10/-
Tyne prime Screened	15/-	23/-	24/9	24/6	18/-	16/-
Durham Ima Steam	15/6	25/-	26/-	27/-	22/6	18/9
Wear Special Gascoal	16/6	22/-	25/-	25/6	22/6	18/9
Tyne Best	15/6	21/6	25/-	24/9	21/6	18/3
„ Seconds	14/-	20/-	22/6	23/-	18/-	15/9
Coking Coal	14/6	20/-	22/6	27/6	18/6	16/-
<i>Scotland.</i>						
1st Fife Navigation Scr	16/6	28/-	28/-	28/-	24/-	20/9
„ „ Steam scr	12/6	25/-	24/6	23/9	17/7½	15/3
3rd Cl. Fife Steam	10/9	20/6	22/-	21/9	15/1½	12/6
Fife Trebles	13/-	26/-	25/-	26/6	20/6	18/6
„ Singles	10/6	18/6	17/-	21/6	15/-	14/9
1st Lothian screened Steam	13/-	24/-	23/9	24/-	17/3	15/-
„ Lanarkshire Navigation	16/6	27/-	26/-	27/6	22/9	17/-
„ „ Singles	11/-	18/6	16/9	21/-	14/6	14/9
<i>Yorkshire.</i>						
B. S. Y. Hards	16/-	28/-	26/3	26/6	23/-	21/-
„ Washed Smalls	—	18/-	19/6	21/-	17/-	16/-
<i>Wales</i>						
Best Admiralty Large	21/-	25/3	28/6	29/3	27/3	23/-
„ Newport	18/6	23/-	27/-	28/6	25/-	20/-
Wales Briketter	22/6	27/-	30/-	31/-	26/-	21/6

Som det ses heraf er Differencen for mange Sorters Vedkommende mellem 1913 og nu ikke særlig stor, og herværende Priser pr. 31. December ligger endda en Del over de laveste for Aaret, idet Markedet er strammet til henimod Slutningen, saa de kan næppe, med den Udvikling for Øje, som Produktionsomkostningerne har taget i de mellemliggende Aar, saafremt den nuværende Arbejdsbasis skal holdes, give noget Rum for et gennemgaaende lavere Prisniveau.

Stigende Eksport fra Tyskland.

Ser man hen til Kulmarkedet i Tyskland og Frankrig, viser det, at Tysklands Eksport fra Januar/November er steget fra ca. 2 Mill. Tons i 1924 til ca. 12½ Mill. Tons i 1925, hvoraf alene ca. 6 Mill. er afskibede til Holland eller via hollandske Havne. Samtidig har Tyskland importeret fra U.K. ca. 3 Mill. Tons og fra andre Lande ca. 4 Mill.

Frankrig har importeret ca. 10 Mill. Tons fra U.K. mod ca. 14 Mill. i 1924 og ca. 19 Mill. i 1923, og baade disse Lande og Belgien er forlængst oppe paa at kunne producere det samme som før Krigen, eller endog for Frankrigs og Belgiens Vedkommende mere.

Der har utvivlsomt i det forløbne Aar været større Udbud af Kul i Europa end Markederne har kunnet absorbere uden

betydelige Afslag paa Aarets Begyndelsespriser, men henimod Slutningen af Aaret synes det, som om Tilliden til Fremtiden, særlig efter Locarnotraktaten, er vendt noget tilbage, og i Englands industrielle Kredse ser man, trods Striketruslen til Maj, mere forhaabningsfuldt paa Situationen end Tilfældet har været de sidste Par Aar, hvor alt nærmest, grundet paa de politiske Forhold og Arbejdsforholdene i Europa har været — i heldigste Tilfælde — en March paa Stedet.

Virkingen paa Kulfragterne.

Skibsfarten, der jo delvis deler Skæbne med Kullene, har heller ikke danset paa Roser i 1925.

Tager man f. Eks. Gennemsnitsfragten for nogle af de vigtigste Destinationshavne for Kul fra Østkysten af U.K., viser det sig, at medens denne fra Tynen til Genoa i 1914 var 9/10d., var den 1925 kun 8/10d., Bordeaux 1914 7/2½d. — 1925 5/2½d., London 1914 3/10½d. — 1925 2/11¼d., og de fleste andre Pladser i Forhold dertil. Til København har den højeste Rate i 1925 været 8/- og lavste 4/10½ med et Gennemsnit af 6/1¼, medens Gennemsnittet for 1924 var 8/1½, 1923 7/10½, 1922 8/9, 1921 10/5½d. I 1913 var Gennemsnitsraten fra Wales til København 5/9 d. for større Baade, medens Raterne i Fjor har svinget mellem 7/- og 6/-.

EFTERSPØRGSLEN EFTER MOTORSKIBE STIGENDE

I Løbet af sidste Maaned er der indgivet Bestilling paa ikke mindre end 30 Motorskibe med en samlet Tonnage af 250,000 Tons d.w. Dette er betydeligt mere, end nogen tidligere Maaned udviser og kan uden Overdrivelse siges at være ensbetydende med, at Rederne definitivt har besluttet sig til at gaa over til Anskaffelse af Motorskibe, naar de skal have ny Tonnage. Den Dampskibstonnage, der blev bestilt i den samme Maaned, beløber sig neppe til mere end $\frac{1}{3}$ af den bestilte Motorskibstonnage. Over Halvdelen af disse Skibe og langt over Halvdelen af den bestilte Motorskibstonnage skyldes Ordre fra britiske Redere, og desuden har britiske Værfter fra Udlandet modtaget 5 Ordre paa Motorskibe.

Af særlig Betydning er imidlertid den Kendsger-

ning, at en meget stor Del af disse Skibe bygges til Redere, der samtidig har haft Dampskibe og Motorskibe i Drift. De nye Ordre viser saaledes, at disse Redere er naaet til den Overbevisning, at Oliemotoren for dem er mere økonomisk end Dampmaskinen.

Skibsredere, der er i Tvivl om, hvorvidt Motorskibets paastaaede Overlegenhed ogsaa virkelig holder Stik, kan man ikke give noget bedre Svar, end at saa og saa mange af deres Konkurrenter efter at have prøvet baade Dampere og Motorskibe tilsyneladende har besluttet sig til fremtidig at anvende de sidstnævnte. Et saadant Bevis kan, udtaler *The Motor Ship*, kun tydes paa en Maade, og de, der ikke giver Agt derpaa, kan neppe haabe at klare sig i Fremtidens Konkurrence i Verdens-Skibsfarten.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 2. Marts 1926.

I den Udgang af denne Maaned vil de fleste Dampskibsselskaber have offentliggjort Resultatet for 1925. Ingen venter at se gode Resultater, men forhaabentlig er ikke alle Resultater saa mistrøstige som et Par af de, vi allerede kender. Det viser sig, at Fragterne under de Forhold, som har været gældende i Fjor, ikke alene ikke har kunnet dække Udgifterne, men har givet et rent Tab. Bedre end Ord vil Regnskaberne vise, hvor elendigt Aaret 1925 har været for Skibsfarten. Hidtil har 1926 ikke tegnet bedre -- tværtimod; og det gør ikke Stillingen bedre, at Skibsfarten ikke er ene om at sætte Penge til. Handelskaber og industrielle Foretagender har ingenlunde profiteret, og i enkelte Brancher er der sikkert tabt store Summer.

Fragtmarkedet er igen daarligere. Ikke alene Fragterne, men især Efterspørgselen efter Tonnage; og naar Baadene ogsaa begynder at forlade Staterne i Ballast, maa det siges, at Bunden er naaet. Noget lignende er ikke hændet i Mands Minde; men det er næsten værre, at andre har taget 6 Cents pr. 100 lbs. fra New York til Rotterdam, $6\frac{1}{2}$ C. Bremen-Hamburg eller med andre Ord ca. 5.30 Kr. pr. Ton. Det maa da være den rene Ruin; og foruden at tabe en Masse Penge paa Rejsen, ødelægger det Fragtmarkedet yderligere.

TRÆLASTMARKEDET

Østersønoteringerne er uforandrede og uden Interesse.

Der er ikke sluttet meget paa Forhaand for f.o.w. og senere i Sammenligning med tidligere Aar, men det har jo sine Grunde, og det vil være i Redernes egen Interesse, hvis de holder lidt igen; at det ikke er saa meget bevendt med »den fælles Interesse«, ser man daglig Beviser paa, og en Last naar næppe at komme i Markedet, før den er væk. Naar en Befragter ser, at der er mange Reflektanter til Lasten til en Rate, som kun kan kaldes slet, er Raten tilbøjelig til at blive mindre næste Gang.

Sandsynligvis aabner mange af de nordlige Havne sent i Aar, og en kort Sæson giver gerne Rederne en ekstra Chance.

Af de senere Afslutninger bemærkes:

1,050 Std. 1 Gäfle og 1 Hernösand/Calais 36/-, 675 Std. Lappvik/Hull 42/6d., 450 Std. Kemi/Preston 52/6d., 3,000 Tons Tørmasse Kotka/Rouen, Juli, 17/-, og 1,350 Std. 2 Pladser Sydfinland og 1 svensk til Delagoa Bay noteres til 82/6d. pr. 1. Juli.

Hvidehavet. — I Norges Handels og Sjøfarts Tidende stiller en Reder et Regnskab op, efter hvilket selv 64/- Basis 700 Std. Baad knapt giver Balance. Russernes Idé er sikkert ikke over 60/-, og til denne Rate er det sandsynligt, at en Del Tonnage sluttet. En nøgtern Opstilling som den i N. H. og S. T. kan

selvfølgelig gøre sit til at hindre vilkaarlige Slutninger af Redere, som ikke har nogen Erfaring i Hvidehavet, og som ikke tager de uforudsete Ting med i Beregning, og det er vel Hensigten, da de, som vil slutte »at any price«, gør det alligevel.

KUL, KOKS ETC.

Ekspeditionerne i Kulhavnene er som Regel gode, og Bunkers er forholdsvis billige. Bare der ogsaa var noget at sejle med, for saa vilde dette Marked næsten være tilfredsstillende.

De sidste Slutninger ligger omkring 5/9d. for 2,000 Tonnere; 6/9d. for 1,000 T., 8/9d. for 700 T., og store Baade paa 3/3,500 T. faar ca. 5/3d.

MIDDELHAVET ETC.

En spot 5,000 Tonner har faaet hidtil højeste Rate til Genoa Range nemlig 11/9d., Forth Lastning. Ellers betaler denne Destination fra 11/- ned til 9/9d. for de allerstørste. Andre Destinationer er fortsat faste, saaledes Barcelona 13/-; Alexandria 12/6d.; Pt. Said 12/-; Constantinople 15/-; Singapore 17/-; Saigon 17/-; Bombay 17/-.

Hjemgaaende er lavere. Jordnødder er sluttet til 25/6d. Liverpool direkte og 21/6d. Basis Continent. Erts Marbella/Rotterdam betaler 6/3d.; San Juan/Newport 7/-; Melilla/Garston 6/9d. Noteringerne for Salt til Norge er lavere end nogensinde. Oliekager fra Marseilles findes ikke; Fosfat, Esparto etc. kan vel faas, men en Ballastrejse er næsten bedre. Alexandria/Hull 10/-; Poti/Middlesbrough 15/-.

Sortehavet/U.K.-Cont. er uforandret med faa Forretninger. Braïla/Rotterdam prompt noteres i 16/- og 1/2 Danube/3 danske Havne 18/6d.

NORD AMERIKA-GULFEN ETC.

Den sidste Uge opviser ingen Slutninger for Kul til U.S.A. Hjemefter har det ogsaa været sløjt, og et Par Baade har præsteret det Kunststykke at gaa fra New York til Europa i Ballast. Med ca. 11/-, 13/- over bliver det god Forretning.

New York/U.K.-Cont., Marts, noterer 15/- refined sugar; New York/Rio 17/6d., 18/-; New York/1 Grækenland 21 Cents. Mel, Cuba/U.K.-Cont. 15/- for 4,000 Tonner; 16/9d. for 3,000 Tonner; 1/2 Havne China 27/- Doll.; Italien ca. 2/50 Doll. Gulfen/Murmansk $8\frac{1}{4}$ Cents pr. Cbf.; 1/2 Middelhavet 122/6d., 125/-, Tømmer; Oliekager til Danmark 5/50 Doll. for 2/3,000 Tonner; Curaçao/Ipswich og Göteborg 3/3,500 T. 20/-.

Vancouver/Rio har sluttet til 25/-. Til Europa indikerer 27/6d. for Marts/April. Redernes Forlangende er 29/-.

SYDAMERIKA

Fragten for Kul ud afhænger ganske af Positionen. Helt prompte Baade faar 1/- à 1/6d. mere end Baade

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING

Generalforsamling i Fyens-Kredsen.

Fyens-Kredsen af Dansk Sejlskibsrederi-Forening holdt Mandag en velbesøgt Generalforsamling paa Thurø Kro. Der var mødt over et halvt Hundrede Skibsredere.

I Formandens Fraværelse bød Næstformanden, Skibsbygmester *Z. Jacobsen*, Troense, velkommen og mindedes Kaptajnerne *Hans Jørgen Clemmensen* og *Hvenegaard*, som er død i det forløbne Aar.

Derefter valgtes Grosserer *P. M. Petersen*, Svendborg, til Dirigent og Formanden aflagde Beretning. Han gav først en indgaaende Redegørelse for den endnu standende Sømandskonflikts Udvikling. Konflikten udsprang, som bekendt, af de Beslutninger, der blev truffet ved Landsforeningens Generalforsamling paa Thurø Kro den 22. Juni i Fjor. Der blev her nedsat et Udvalg til at forhandle med Sømændene, som forlangte højere Hyre. To Forhandlingsmøder senere endte uden Resultat, og den 1. September havde man Konflikten, idet Sømændene erklærede Strejke.

Kort efter holdt Rederne Møde baade i Svendborg og Marstal, og begge Steder fastholdt man det Standpunkt, at man ikke kunde imødekomme Kravet om højere Løn. — Og det Standpunkt staar vi jo paa endnu, erklærede Taleren.

De internationale Konventioner.

Han kom derefter ind paa en nærmere Omtale af de Lovforslag, der har været fremsat, og som Sejlskibsrederiforeningen er blevet spurgt til Raads om. Foreningen var en bestemt Modstander af den internationale Overenskomst om Forhyring, som kom fra Genève-Mødet, og som den danske Rigsdag heller ikke havde villet ratificere. Forslaget om Arbejdsforholdene om Bord kunde man heller ikke gaa med til. Det vilde kun medføre forhøjede Udgifter for Rederne.

Fra Marstal var der rettet Forespørgsel til Foreningen om, hvem der skal betale Udgifterne ved Rejsen for Stedfortrædere ved en Sømands selvfor skyldte Sygdom. Man havde svaret, at disse Udgifter maatte paahvile Sømanden.

Endelig omtalte Hr. Jacobsen Forslaget til en ny Aktielov, som han erklærede, man ikke kunde gaa med til, da det ikke passede med Sejlskibsredernes smaa Forhold.

NY LINJE ODESSA — NEW YORK

Ifølge Meddelelser fra Moskva har Ledelsen af Sovjet Handelsflaaden truffet Overenskomst med et stort italiensk transatlantisk Dampskibsselskab om Opretelsen af en fast Rute mellem de sydrussiske Havne og Havne i de Forenede Stater. Det menes, at en fast Rute mellem Odessa og New York i høj Grad vil fremme Vareudvekslingen mellem de to Lande.

(Fortsat fra Side 159).

6 Dage senere. Til »lower ports« betales nu ca. 19/-, 19/6d. prompt, 18/6d., 18/- Marts. Amerikanerne har taget en stor Kulkontrakt til Rio, og det har straks kunnet mærkes paa Noteringerne fra Wales.

Det er sørgeligt at se, hvad der sluttet til hjemgaende. Bunden er gaaet ud, lader det til. Nogle Baade har skiftet til Europa i Ballast, andre til Chile og Pacific, men Tonnagetilgangen er fremdeles for stor, og Handelen har stagneret. Laveste Slutning er vistnok Buenos Aires/U.K.-Cont. 11/6d.; Antwerpen-Rotterdam 6d. mindre, spot. Senere Positioner faar 6d. à 1/- mere, Maj/Juni/Juli ca. 17/-, 17/6d. U.K.-Cont. Buenos Aires/Pernambuco har betalt 12/-.

Chile/Balveston-Boston range 4 Doll., Alexandria 22/6d.

ØSTEN

Der er en Del Efterspørgsel efter Marts/April Ton-

Sekretæren i Landsforeningen, *Minor Rasmussen*, Svendborg, supplerede Beretningen med en Række nærmere Oplysninger om de enkelte Spørgsmaal, der havde været eller endnu er fremme. Desuden gjorde han Rede for forskellige andre Ting, bl. a. det Forslag, som var kommet fra Genève om Stats-Forhyringskontor. Vi kan ikke, udtalte han, være tilfreds med, at hele Danmarks Forhyringsvæsen flyttes til et Statskontor i København. Der gaar nok af Sømænd ledige i Nyhavn i Forvejen! Lad hellere de unge Mennesker blive hjemme hos deres Forældre, til de kan faa Hyre! I Øjeblikket betaler Rederne jo for Forhyringen, men trods det vil de ikke være med til Kontoret i København, som Staten skulde betale. Vi ved jo alle, hvordan det gaar paa et Statskontor! Der vil ikke kunne skaffes Mandskab saa ekspedit som gennem de private Kontorer.

Regnskabet.

Beretningen godkendtes, og derefter oplæste Kassereren, Skibsreder *Laur. Jørgensen*, Thurø, Regnskabet. Aaret begyndte med en Kassebeholdning paa 1,096 Kr. Der er indgaaet 4,046 Kr. i Kontingent til Hovedforeningen, og Regnskabet balancerer for Hovedforeningens Vedkommende med 4,473 Kr. og for Fynskredsen med 1,560 Kr. Kredsen ejer pr. 31. December 1925 867 Kr. 69 Øre.

Bestyrelsesvalg.

Til Bestyrelsen genvalgtes *Z. Jacobsen*, Troense, *Ferd. Nielsen*, Svendborg, og *L. Jørgensen*, Thurø.

Til Revisorer genvalgtes Købmand *A. E. Hansen*, Svendborg, og Skibsfører *Anders Chr. Nielsen*, Thurø.

Kommende Forhandlinger med Sømændenes Forbund?

Sluttelig førtes for lukkede Døre en Forhandling om Lønforholdene, og efter hvad *Svendborg Amtstidende* erfarer, vedtog man følgende Udtalelse:

»Generalforsamlingen anmoder Kredsbestyrelsen om at rette Henvendelse til Hovedbestyrelsen om, at der afholdes en ekstraordinær Generalforsamling til at tage Stilling til Spørgsmaalet om Forhandlinger med Sømændenes Forbund«.

RUMÆNSKE BESTEMMELSER OM SØDYGTIGHED

De rumænske Myndigheder har besluttet at kræve, at alle søgaaende Skibe skal være forsynede med aarlige Sødygtighedspas, og at Skibe, der ikke er forsynede med saadanne Pas skal underkastes Prøve i Rumænien. Bestemmelsen skal gælde for Skibe, der gaar til Braila og Galatz, men derimod ikke for Skibe, som ikke gaar videre end til Sulina.

nage fra Saigon, Madras, Burma, Kolsichang etc., og der er betalt 20/- Rangoon/Holland, 25/- Madras/Middelhavet. Fra Vestaustrien, pr. 5./20. Marts, er sluttet en eneste Baad til 27/6d., 28/3d., 29/- til 1-2-3 Lossehavne Middelhavet/U.K./Cont. Newcastle N.S.W./1-2-3 Peru har betalt henholdsvis 19/-, 19/9, 20/6d., Philipinerne 10/6d.

Sydafrika har ingen Kornlaster; Kul udskibes der en Del af, og for Flusspat Durban/New Orleans er sluttet en Baad til 25/- April/Maj.

TIME CHARTER

Det vestindiske Marked skifter hyppigere, end godt er. Raterne har naaet 70 Cents for 5,000 T.; 80 C. for 4,400 T.; 90 C. for 3,600 T. Smaa Baade, specielt nye tip-top moderne, faar betydelig mere; men det er ingen Idé at binde Baadene i Maaneder til de nuværende Rater.

GULDVÆRDI OG DEN NYE GULDPOLITIK

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Problemet Guld i Forhold til Sølv og Sølv i Forhold til Guld er atter blevet meget aktuelt og er kommet til at spille den største Rolle i hele den kommercielle Verdenspolitik. Ser man paa Kina, der har Sølvmøntfod, Sølvmønt og Sølvpriser, bliver man Vidne til, hvorledes Guldet skifter Værdi, ganske som alle andre Fornødenheder, og just i dette Aar vi nu er i, har Udsvingene været meget store. Man kommer vistnok Sandheden nær, naar man siger, at Guldprisen i Sølvlande har den samme Værdi som Sølvprisen i Lande med Guldmøntfod, samtidig med at man dog indrømmer det Heles Meningsløshed. Sølv og Guld er jo Værdimaalere og kan derfor ikke virke som Maal for egen Værdi; man kan saaledes tale om Guldpris paa alt, undtagen paa Guld. Her er ikke Tale om Pris men kun om Købekraft, og for at bedømme Forandringerne i Guldets Købeevne er det, at vi benytter den saakaldte Prisindex, som Maaned for Maaned siger os, om Guldet stiger eller falder i Forhold til særlige Fornødenheder og med Hensyn til Forbruget i dets Helhed.

Det er ikke her nødvendigt at pege paa den store Betydning, som Forandringerne i Guldværdien har; de griber ind i alle Lande med Guldmøntfod, og der er ikke et Erhverv, som ikke er interesseret i Guldets Bevægelse; i en ganske særlig Grad gælder det jo Skibsfarten, der just i de to sidste Aar har mærket saa meget til Svingningerne i Valutaerne.

Guldmøntfodens Genindførelse i England, Australien, Sydafrika, New Zeeland, Holland og Hollandsk Ostindien kan med fuld Ret betragtes som den store Begivenhed i den finansielle Verden i 1925, og til Trods for Mr. Keynes Advarsler, staar Guldet jo nu i Virkeligheden i saa høj en Kurs som nogensinde. Det har, forstaaeligt nok, ganske fortrængt den uindløselige Papirmønt, og naar Papirmøntens Tilhængere kommer og fortæller os, at al Arbejdsløshed vil forsvinde og Eksporten komme i Gang igen, blot man ikke binder sig til Guldet, svarer den praktiske Handelsmand og den Teoretiker, der har set Samfundet i Arbejde, med at henvise til al den Elendighed, som et dalende Pengeniveau paafører et Land. Selv det rige Frankrig er jo nu blevet ramt uendelig haardt; Statens Kredit bliver ganske forflygtiget, og den private Sparer vil ikke betro Staten sine Penge, man vægrer sig ved at købe Obligationer med en fast Rente. Det skaber det mest fuldkomne Kaos, og i de Lande, der har været ude for den, ønsker alle en forstandig finansiell Reorganisation, som fører til Ligevægt i Budgettet og stabiliserer Pengeværdien ved at fæstne den til Guldet. De, der tvivler, kan jo blot gaa til de ramte Lande. Fra alle Sider indrømmes det, at den faste Guldmøntfod er det eneste rigtige. De, der har Skoen paa, ved hvor det er, den trykker.

Som bekendt findes der to Slags Guldmøntfod, den, der virker ganske automatisk, og den, som kontrolleres ovenfra. Før Verdenskrigens Udbrud havde f. Eks. England en frit og automatisk virkende Guldmøntfod, Vekselskurserne regulerede sig selv, Guldmønten cirkulerede frit, og der kunde udføres ganske ubegrænsede Mængder af den. Den engelske »Sovereign« var god nok over hele Jorden.

Da man nu genindførte Guldmøntfoden i April 1925, betød det ikke nogen Renæssance for Guldet, der ikke indtog sin gamle Plads som et selvvirkende System. Man kan f. Eks. slet ikke faa Guldpenge i England for Tiden, og da Finansminister Churchill meddelte Underhuset Regeringens Beslutning om at gaa over til Indløsnings, betonedes han med al ønskelig Klarhed, at han ikke vilde lade Guldet komme ud i Omsætningen. Det er heller slet ikke nødvendigt, vilde kun betyde et umaadeholdent Sløseri, som

den nuværende finansielle Situation slet ikke kan taale . . . «

Finansminister Churchill fik Medhold i sine Synspunkter, og man gik derfor den 28. April over til Guldmøntfoden samtidig med, at man vedtog en Lov ifølge hvilken »Treasury notes« kan konverteres i Guldmønt — naar vel at mærke Bank of England gaar med dertil. Den samme Lov afskaffede Folks Ret til at indlevere Guld til Mønten, for at faa det præget, men den har ikke været af saa stor Virkning som ventet, fordi Sydafrika stadig udmøntede Sovereigns i Mønten i Pretoria til stor Ærgrelse for England, der imidlertid ikke har kunnet faa nogen Ordning i Stand med de sydafrikanske Myndigheder.

Faderen til det nye System er David Ricardo, som for mere end hundrede Aar siden foreslog en Plan, hvorefter der skulde indføres en Guldvaluta og Vekselskurser i Guldværdi uden at der dog var Guld i Omløb i Omsætningen. Det er det samme, man nu er inde paa. Nu er Bank of England tvungen til at sælge Guld til den faste Pris af 77 Shilling 9½ Pence pr. Ounce, og man vedbliver at notere Guld paa Londonmarkedet paa Basis af en vis Pris »pr. Ounce rent Metal«.

Man kan allsaa tale om et nyt frit Gulddmarked i London, men Forskellen paa før og nu er overordentlig stor. Englands Bank kontrollerer nu Møntens Prægning, og der slaas slet ikke flere Sovereigns. Det gælder om at spare saa meget som muligt paa Guldet, og man gør det efter alle Kunstens Regler. Om det vil lykkes i det lange Løb er vel derimod et Spørgsmaal for sig.

Det nye Systems Centralpunkt er de forenede Stater. Først da Europa stod paa Ruinens Rand, kom Amerika med ind i Verdenskrigen og hjalp de Allierede med nogle meget store Laan, som nu skal betales. Det volder ikke mindst England stort Besvær, da Amerika efter at Fordney-Tolden er indført kun meget ugærne lader sig betale med Varer. Enorme Masser af Guld flyder nu ind i de amerikanske Bankers Kasser og faar Lov til at ligge der. Foreløbig er der ikke nogen Brug for dem, og man faar et stærkt Indtryk af, at den Tid helt er forbi, da Amerika nærede sentimentale Følelser for Europa og dets Lidelser. Nærmere er Sympatien gaet over til at være Foragt for vor Verdensdel, der har lært saa lidet af Krigen, at man skændes lige saa meget som før, samtidig med at man ruster, som gjaldt det en ny stor Krig.

Det centrale Faktum i den nye Valutasituation er da, at Amerika raader over en udtømmelig Guldskat, som i Øjeblikket er oppe paa 4,500 Millioner Dollars. Vil det af med dem, formindsker det Guldets Købekraft og forvolder en enorm Prisforhøjelse saavel i Hjemlandet som i den øvrige Verden. Dette vil man ikke gaa med til i Amerika, og alle Seddelbankerne derovre har da ogsaa udtalt, at de, indtil en helt ny Situation foreligger, vil holde paa Guldet. Det vil være let for det at bevare de Mængder, det nu har, fordi de Allierede stadig skylder meget store Beløb, som skal indbetales i ganske bestemte Rater, Sikkerheden for at det vil ske er saa stor, at der ikke er nogen Grund til at tvivle om, at det vil gaa saadan.

De amerikanske Finanser blomstrer. Landet betaler sin Gæld af og formindsker sine Skatter. Den aarlige Guldproduktion er saa ringe, at der ikke er noget i Vejen for at dette System eller denne Politik kan fortsættes til Gavn for U.S.A. og til stor og ubodelig Skade for Europa og mest for England, der stadig staar som den store Debitor, og vil gøre det endnu en lang Tid. Der er vendt op og ned paa meget her i Verden — men mest paa Begrebet Guldværdi — som Følge af den nye Guldpolitik, der er indført Verden over.

Johannes Lehmann.

ISMELDINGER P R. 3. MARTS 1926

Danmark.

Thisted (1.): Feggesund sammenpakket Sjapis, lukket for Sejlskibe.
 Nykøbing M. (22.): Spredt Drivis.
 Løgstør (1.): Mod Øst isfrit, mod Vest, særlig i Løgstør Bredning spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Sverige.

Örskär: Søen isfri, Norra Grepen til Örskär Fastis.
 Söderarm: Søen svær Drivis, kun med Isbryderhjælp. Til Furusund Fastis, Rende, kun for kraftige Dampere.
 Sandhamn: Søen isfri. Til Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
 Landsort: Søen Drivis. Til Stockholm Pakis, kun med Isbryderhjælp.
 Hävrings-Oxelösund: Svær Fastis, Rende.
 Kalmarsund: Nord for Kalmar isfrit, syd for Pakis, kun med Isbryderhjælp.
 Strömstad: Havnen isfri. Dynekilen indre Del svær Fastis, til Laholmen Rende. Idefjorden svær Fastis, til Krokstrand Rende.

Estland.

Zerel, Filsand Dagenort, Dag. N. isfri.
 Kokskär: Svær Drivis, lukket.
 Ekholm: Sammenpakket Is, lukket.
 Stenskär, Svær Drivis, lukket.
 Narva, Kynö, Verder, Vorms: Svær Fastis, lukket.

Lettland.

Papensee, Libau, Steinort, Vindau, Lyserort, Michaelsturm: Isfri.
 Domesnæs: Mod Nordvest, Nordøst og Sydøst Landvand, kun med Isbryderhjælp.
 Messaragotsem: Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
 Riga: Søen og Havnen isfri.
 Haynash: Svær Fastis, lukket.

Tyskland.

Pillau Havn isfri.
 Königsberg Seekanal: Svær Drivis, kun med Isbryderhjælp.

HAMBURGSK REDERI-FUSION

De hamburgske Blade bringer Meddelelse om, at de i Berlin førte Forhandlinger om Salget af den samlede Stinnes-Flaade nu er kommet til Afslutning, idet A/S Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel ved en finansiell Transaktion overføres til Deutsche Australische Dampfs. Ges. og til Kosmos Linie, saaledes at disse Selskaber overtager alle Stinnes Rederiets Aktier. Den herom afsluttede Kontrakt er anerkendt af Familien Stinnes, og i et Bestyrelsesmøde, som fandt Sted den 30. Januar, er den ligeledes godkendt.

Overenskomsten gaar ud paa, at Stinnes-Selskabets Aktiekapital, der andrager 5 Millioner R.Mk., overtages til en Kurs af 120 pCt. med 6 Millioner R.Mk., og Prioriteterne i Skibene med 21 Millioner R.Mk., saaledes at der for den hele Flaade, inclusive Kultransportskibene, betales 27 Millioner R.Mk.

Forhandlingerne er ført under Ledelse af Darmstädter- og Nationalbank, og Overtagelsen tænkes udført paa den Maade, at de købende Selskaber træder ind i den bestaaende Stinnes-Rederi-Institution og fører denne videre. De forenede Rederier disponerer herefter over følgende Skibe og Tonnage, inclusive Nybygninger:

Austral og Kosmos.....	37	Skibs med	208,453	B.R.T.
Stinnes	24	—	146,270	—
Tilsammen	61	—	354,723	—

og er dermed rykket op til at være det trediestørste af de tyske Rederier.

Angaaende Finansieringen af Købet, da menes

denne at blive ordnet uden nogen Forhøjelse af Selskabernes Aktiekapitaler. Disse stiller sig som følger:

Kapital	D. Austral	Kosmos
Stamaktier	18,000,000	12,000,000
Præferencaktier	230,000	120,000
Reservefond	3,841,772	1,225,157

Ved Overtagelsen af Stinnes-Linierne og ved at føre dem videre, som de hidtil har bestaaet, vil begge de overtagende Selskaber opnaa, at de Rettigheder, Stinnes-Selskabet nyder i Kraft af internationale Aftaler, i sin Helhed overføres paa dem. Endvidere muliggør Sammenslutningen en rationel Udformning af den hele Linietjeneste, der nu omfatter de følgende Lande:

Australien, sammen med Norddeutsche Lloyd og Ocean Steamship Co., Ltd., Liverpool.

Nederlandske Indien, sammen med tre hollandske Selskaber.

Sydafrika.

Vestkysten af Nord- og Sydamerika samt Centralamerika, sammen med Hamburg-Amerika-Linien og Roland-Linien.

Sydamerika og Mexico.

ESBJERG BOMBEBØSSES REGNSKAB

for sidste Aar balancerer med 2,352 Kr. I Aarets Løb indkom 31 Andragender om Støtte, hvortil der bevilgedes 905 Kr. Kassereren Kapt. *Lorentzen* oplyste, at Bombebøssens Formue nu var 20,821 Kr.

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

Montreal Ship Supply Company

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

MONTREAL (CANADA)
 TEL.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

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

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Ny Linje Japan-Afrika.

Der er Planer oppe om Aabning af en Japansk Linje paa Vestkysten af Afrika. En Kommission er i Øjeblikket i Afrika for at finde den bedst egnede Havn, og det er ligeledes paa-tænkt at aabne en japansk Bank der.

Svensk Redningsbaad redder en engelsk Dampner.

Den svenske Motor-Redningsbaad »Wilh. R. Lundgreen« patrullerede den 16. Februar udfor Kysten. Det havde været Tykning hele Dagen, og da Baaden ved 11-Tiden om Aftenen var for Nordgaaende, observerede den en Lanterne tæt ind under Land lige syd for Stora Oset; Redningsbaaden satte da Kurs efter Lanteren i den Tro, at et Skib var strandet paa Skærene.

Da Redningsbaaden kom til Stedet, viste det sig at være en stor Dampner, der laa til Ankers syd for Hästen indenfor Torrboskär, og den laa saa nær Land, at den, hvis den drev blot det mindste for Ankeret, vilde løbe paa Grund.

Vinden var imidlertid frisket op og drejet sydvest, og Motorbaaden løb op paa Siden af Dampneren, der var hjemmehørende i Sunderland, og spurgte om den havde været paa Grund. Svaret var nej, og samme Svar fik Redningsbaaden paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Dampneren ønskede Lods. Da Føreren derefter spurgte, om de vidste, hvor de befandt sig, svarede de meget overlegent ja.

Da Skibet laa i en farlig Stilling, selv om Besætningen ikke selv syntes at være vidende derom, holdt Redningsbaaden sig i Nærheden af Dampneren hele Natten. Kl. 4 om Morgenen blev det atter tykt, og i Dagningen lettede Dampneren og begyndte at staa udad, men girede straks efter til Styrbord og kom ind paa Grunden øst for Torrboskär. Redningsbaaden, der laa umiddelbart i Nærheden, fik imidlertid Dampneren til at bakke i Tide, saaledes at den undgik at støde paa Grund, og Dampneren var derefter meget glad ved at faa vist Vej ud til rum Sø.

Skruet ned af Isen.

Hollandsk 3-mastet Skonnert »Elsine« af Groeningen paa Rejse fra Oslo til Karrebæksminde med Papirmasse blev Natten til Tirsdag skruet ned af Isen i Skagerak. Kaptajnen, dennes Hustru og et lille Barn samt 4 Matroser gik i Redningsbaade og blev efter 20 Timers Forløb i meget forkommen Tilstand bjerget af tysk Trawler »Gerda« af Altona, der Torsdag landsatte dem i Skagen.

Smuk Redningsdaad.

Svensk Fiskekutter M. D. 315 »Atle« af Bäckeвик, Fører A. Johansson, strandede Natten til den 22. Februar under Sneykning paa Skæret »Tvisteinen«. Kutteren huggede saa

voldsomt mod Skæret, at Bunden af Fartøjet knustes, og Skibet sank. Det lykkedes under store Vanskeligheder Besætningen at komme op paa Skæret, men Havet var i saa voldsomt Oprør, at Bølgerne jævnlige slog over Skæret. Besætningen ansaa sig for redningsløst fortabt, da der kun var ringe Udsigt til, at de vilde blive bemærkede af forbisejende Skibe. Hen paa Morgenen blev Vejret imidlertid klarere, og da en norsk Kystdampner »Norge« ved 8-Tiden passerede, lykkedes det de skibbrudne ved Signaler at gøre sig bemærkede, hvorefter »Norge« straks satte Kurs mod dem og satte en Redningsbaad i Vandet.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at det paa Grund af den voldsomme Sø var umuligt at komme ind til Skæret, og Situationen syntes fuldkommen haabløs. 3 af de bedste Svømmere blandt de skibbrudne kastede sig saa i Søen, og det lykkedes dem at naa ud til Redningsbaaden og blive optagne i denne, der derefter bragte dem om Bord i »Norge«.

Der var imidlertid stadig 5 Mand tilbage paa Skæret, og da Dampneren i Øjeblikket intet mere kunde udrette, gik den ind til Kleven for at afgive Melding om Ulykken. Ved 12-Tiden gik en Lodsbaad ud med en mindre Baad paa Sløb, og paa Initiativ af den svenske Vicekonsul gik yderligere to Motorbaade ud fra Svinör til Hjælp. Ingen af disse Baade kunde dog udrette noget i den voldsomme Søgang; Tiden gik, og det saa ud til, at man maatte opgve Redningsarbejdet og overlade de skibbrudne til deres Skæbne, idet det var klart, at disse maatte omkomme, hvis det ikke lykkedes at redde dem, inden Dagen svandt.

Føreren paa »Norge«, der var vendt tilbage til Ulykkestedet, fik nu den Tanke at forsøge at faa Forbindelse med Skæret ved Hjælp af Raketter. En af Motorbaadene fra Svinör med »Norge«s Styrmand om Bord gik saa nær ind til Skæret som muligt og affyrede en Raket, til hvilken man havde fæstet en Fiskesnøre. Forsøget lykkedes, Linen gik over Skæret, og de skibbrudne halede derefter en svarere Line, der blev fastgjort til Snøren, til sig. Den Mand, der var mest medtaget fik Linen om Livet, kastede sig i Søen og blev halet om Bord i Motorbaaden; derefter blev endnu én meget medtaget Mand halet om Bord, hvorefter de sidste tre, der kunde svømme og endnu havde lidt Kræfter i Behold, bandt Linen om sig og sprang i Søen paa en Gang.

De blev alle bragt om Bord i »Norge« og lagt til Køjs. At hele Besætningen reddedes maa betragtes som et Under. Fra Kl. 3 Morgen til Kl. 5 Eftermiddag havde de vaade til Skindet været udsat for det barske Vejr.

Arendals Dampskibsselskab, der ejer »Norge« har besluttet at give Fører og Mandskab paa Dampneren en Belønning paa ialt 1,800 Kr. for det heltemodige Redningsarbejde. Det maa formodes, udtaler G. H. & S. T., at den svenske Regering, som almindeligt i saadanne Tilfælde, snarest vil forlange Indberetning om Sagen og derefter belønne Redningsmændene.

KØBENHAVNS SKIPPERFORENING

Københavns Skipperforening afholdt Lørdag sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Timm. Formanden, Kaptajn Jacob Møller aflagde Beretning og Regnskab.

Som Understøttelser er udbetalte i Legater og Enkepensioner 28,916 Kr., i Huslejhjælp og forskellige Understøttelser 13,610 Kr. og Hjælp i Form af Fribolig og Afslag paa Husleje kan sættes til ca. 10,000 Kr. Foreningens Formue udgjorde den 1. Januar 1926: Foreningskassen, Stiftelsen og Understøttelseskassen 915,347 Kr., Foreningens Legatformue 443,000 Kr., Enkekassens Formue 98,930 Kr. Foreningen har i Aarets Løb modtaget en Gave af Direktør Carl Will paa 5,000 Kr.

Formanden sluttede med under Generalforsamlingens Tilslutning at mindes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer, hvorefter der enstemmigt gaves Decharge for Regnskabet.

Efter at man havde vedtaget Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter, genvalgte Kaptajn N. P. Berentzen som Medlem af Bestyrelsen og nyvalgte Kaptajnerne M. S. Hveissel, H. Mærsk-Møller og S. Prip. Revisorerne genvalgte.

SØNDERHO BOMBEBØSSE

afholdt i forrige Uge Generalforsamling. Regnskabet, der balancerer med 1,775 Kr. 74 Øre, oplæstes og godkendtes. Formanden oplyste, at der ved Juletid var uddelt 1585 Kr. til trængende Sømandsenker og gamle Sømænd. Bombebøssen ejer inkl. Konsul Lauritzens Legat ialt 33,428 Kr. 33 Kre.

SØNDERHO UNDERSTØTTELSESFORENINGENS REGNSKAB

for Aaret 1925 balancerer med 1,662 Kr. 41 Øre, og der er i Aarets Løb udbetalt til 15 trængende Medlemmer 482 Kr. Foreningens Formue er 10,161 Kr. Til Bestyrelsen valgtes Kapl. Hans J. Thomsen, Strandfoged Thomsen og Kapt. Hans L. Meinertz.

Dansk Sejlskibsrederiforening

afholder ekstraordinær Generalforsamling Lørdag den 20. ds. Kl. 2½ paa Højskolehjemmet i Svendborg.

Dagsorden: Mandskabsforhold.

Svendborg, den 2. Marts 1926.

P. F. V.
C. P. LUND.



LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSEJNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } »Lambert»
Newport, Mon., 131, Dock Street }
Port Talbot, Exchange Buildings }

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. } »Lambros»
Tyne Dock, 67, Hudson Street } Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street }
West Hartlepool, Victoria Terrace } »Lambert»

GLASGOW, 78, St. Vincent Street } »Lambros»
Methil, 82, East High Street }
Burntisland, 20, High Street }

HULL, Prudential Buildings »Lambros»

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } »Lambros»
Immingham, Dock Offices } Grimsby

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Konfører: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDOR

TELEGRAM-ADR.: "DORA, GOOLE"

BANK CHAMBERS,
GOOLE

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

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

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

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

NEWPORT,
MON

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,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

BURNTISLAND

Dæk- og Maskinforsyningen

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

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

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.

ESBJERG HAVN

I Anledning af Uheldet med den græske Dampers »Anna Vassaliki« i Esbjerg Havn skriver *Vestkysten*:

Esbjerg Havn er en meget vigtig Havn ikke alene for Byen, men for det danske Landbrug og for Jylland i det hele taget. Det er derfor forstaaeligt, at man fra forskellige Sider viser den mere Opmærksomhed, end almindeligt er. Den græske Dampers Serie Uheld ude i den ny Trafikhavn har givet Stof til forskellige Betragtninger angaaende Ansvar for de sted-fundne Uheld. Heri vil vi ikke blande os. Det bliver Rettens Sag at skønne herom, men der er en Udtalelse i Retten, som vi ikke kan lade være at henlede Opmærksomheden paa, det er Lods *Ungermans* Udtalelser om, at naar Roret første Gang svigter, kan det skyldes, at »Skibet har slæbt med Agterenden over en Sandbanke«, og naar det anden Gang svigter, kan det skyldes, at der har været for lidt Vand under Kølen.

Naar man betænker, at disse Udtalelser drejer sig om Indløbet til Trafikhavnen og Trafikhavnens Bassin, saa studser man uvilkaarligt.

Esbjerg Havn er ikke nogen naturlig Havn. Det er en kunstig Havn, og det er derfor nødvendigt uafbrudt at holde

Naturkræfterne i Skak for at hindre, at Bund- og Strømforholdene ændrer sig. Lods *Ungermans* Udtalelser vækker Tvivl om, hvorvidt Havnen har det tilstrækkelige Uddybningsmateriel til Anvendelse i og ved Havnen (og ogsaa paa Barren, for at tage det hele med), og om den anvender det Materiel, den har tilstrækkeligt effektivt.

Det turde være i alles Interesse, om disse Forhold blev klarlagt, og det er, naar alt kommer til alt, vigtigere end Sørgsmaalet om, hvorvidt det var Lodsens eller Kaptajnen, der har Ansvar for, at Kajmuren blev vædret.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
2. MARTS 1926.

London	18,70	Madrid	54,45
New York	386,00	Amsterdam	154,55
Berlin	91,80	Stockholm	103,40
Paris	14,35	Oslo	83,30
Antwerpen	17,70	Helsingfors	9,70
Zürich	74,30	Prag	11,43
Rom	15,65	Wien	54,50

POSITIONSLISTE PR. 1. MARTS 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Jessen, ank. Porto Rico 16.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. København 22.2.
s.s. *Alderney*, Jerne, afg. Buenos Aires 26.2. til St. Vincent.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 19.9.25.
s.s. *Alf*, ank. Ghent 20.2.
s.s. *Alfa*, afg. Ayr 26.2.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Swansea 19.2.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 28.2.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Nuevitas 25.2.
s.s. *Anna*, ank. Aalborg 23.2.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Port i Prie 26.2.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Aalborg 26.2. til Hook of Holland.
s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Gabany 18.2.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, i Dok i Helsingør siden 23.1.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. København 27.2.
m.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Sarpsborg 27.2.
m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Perim 21.2. paa Rejse til Singapore.
s.s. *Askø*, Olsen, ank. Blyth 20.2.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Cardiff 22.2. til St. Vincent.
s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Karachi 28.2.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Vancouver 25.2. til San Francisco.
m.s. *Avance*, Hansen, afg. København 27.2. til London.
s.s. *Axel*, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt siden 8.12.25.
s.s. *Belgien*, afg. Immingham 25.2.
s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Leith 1.-2.3. til Kbh.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Tyne Dock 27.2. til Ortona.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Gibraltar 27.2. paa Rejse til Bathurst.
s.s. *Bodil*, afg. Valencia 28.2.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Blyth 26.2. til Reval.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Port Kembla 24.2.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Aarhus 25.2.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Swansea 19.2. til Genoa.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Nykøbing F. 27.2.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Nørre Sundby 24.2.
s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 28.2.
s.s. *Britta*, afg. Port de Bouc 27.2.

SKIBS-PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stals Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff. f., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Palermo 25.2. til Castellon.
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Newport News 20.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Dok i Helsingør siden 25.2.
m.s. *California*, Wenck, afg. Barry 30.1. til River Plate.
s.s. *Carmen*, ank. London 27.2.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Antwerpen 26.2. til Tanger.
m.s. *Chile*, Hansen, afg. St. Thomas 24.2. til Hamburg.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Dunkirk 21.2.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. København 27.2.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Kaolack 26.2. til Dakar.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Tampico 26.2.
s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Dakar 26.2. paa Rejse til Hamburg.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Brunsbüttel 27.2.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Philadelphia 27.2.
s.s. *Danefelt*, Christoffersen, ank. London 24.2.
s.s. *Danelag*, Stage, ank. Gijon 28.2.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. London 24.2.
s.s. *Danery*, Voss, ank. Bandholm 26.2.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Boston 1.3. til Philadelphia.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Nagasaki 1.3. til Kobe.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Honaine 26.2.
s.s. *Delaware*, Petersen, ank. New York 17.2.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Benghazi 20.2.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Hartlepool 20.2.
s.s. *Ebba*, afg. Nantes 27.2.
s.s. *Ebro*, afg. Marseille 1.2. til Tarragona.
s.s. *Egholm*, afg. Kbh. 23.2. til Bristol Kanalen.
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. København 16.2.
s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Termini 25.2.
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Flamborough Head 25.2.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aalborg 27.2.
s.s. *England*, Stengade, ank. Charleston 26.2.
s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Svendborg 25.1. til Hull.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Methil 26.2.
s.s. *Erik*, oplagt siden 1.10.25.
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Las Palmas 25.2. paa Rejse til Dunkirk.
s.s. *Erik Boye*, afg. Rufisque 15.2.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Masned Sund 26.2.
s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.25.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalbgro-Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Abo 18.2.
s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Kbh. 28.2. til Sunderland.
s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Kbh.-sydfynske Pladser.
m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Colombo 24.2. til Suez.
s.s. *Fanø*, Tønnesen, ank. København 21.2.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Fr.havn og Kbh.-Aalborg Ruten.
m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Antwerpen 1.3. til Port Said.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.

s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 7.2.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Immingham 27.2.
 s.s. *Frankrig*, ank. Workworth 24.2.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk 21.2.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, ank. Göteborg 4.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, i Dok i Göteborg siden 11.1.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Fiume 24.2.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, pass. Hanstholm 28.2. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. New York 1.3. til Kbh.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Gerda*, ank. Stralsund 26.2.
 s.s. *Geysir*, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, ank. New Orleans 26.2.
 s.s. *Gunver*, afg. Aabenraa 1.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Saloum 16.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Dunkirk 1.3. til Middelfart.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Danzig 1.3.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Rotterdam 24.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Emden 12.2.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Bona 26.2.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, ank. Utoe 6.2.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hekla*, oplagt.
 s.s. *Helene*, pass. Malta 1.3.
 s.s. *Helga*, afg. Fowey 23.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Burriana 21.2.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 28.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Esbjerg 27.2.
 s.s. *Holland*, ank. Danzig 21.2.
 s.s. *Hroar*, Gotthard, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Saloum 21.2.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New Orleans 27.2.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Trondhjem 27.2. til Leith.
 s.s. *Inger*, ank. Rotterdam 27.2.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Rotterdam 24.2.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. New York 21.2.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger i Esbjerg som Reserve-skib.

s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Norfolk 17.2. til Havana.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Hamburg 28.2.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. San Salvador 24.2.
 s.s. *Jenny*, ank. Porto 25.2.
 s.s. *Johanne*, afg. Bona 28.2.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Cette 26.2.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Philadelphia 15.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Port Swettenham 1.3.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Casablanca 24.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Swansea 13.2. til Baltimore.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Reval 19.2.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Tyne 26.2.
 s.s. *Karla*, ank. København 26.2.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Falkenberg, ank. Liverpool 27.2.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Genua 27.2.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, ank. København 26.2.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Tsingtao 1.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Mariager 25.2.
 s.s. *Knud*, Andersen, ank. København 26.2.
 s.s. *Knud Willemoes*, Thomsen, ank. Boness 21.2.
 s.s. *Knut*, ank. Hull 27.2.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. New Orleans 27.2.
 m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Town 3.2. paa Rejse til Melbourne.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Saloum 14.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 22.2.
 s.s. *Lillian*, afg. Barcelona 27.2.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Ruteafart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Newcastle 27.2.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Bona 26.2. til Malaga.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 24.2. til Skandinavien.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbh. 27.2. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. St. John N.B. 27.2.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Kbh.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Perim 1.3. paa Rejse til Suez.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Aalborg, 1.3.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Gandia 28.2.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, ank. København 16.2.
 s.s. *Marie*, ank. Hangø 6.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. St. Vincent 27.2. til Rufisque.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aalborg 25.2.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. San Domingo 20.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Danzig 26.2.

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

NORTHERN
SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.
 Hvilken som helst Code

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
 Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

TLG. ADR.:
 "RIPPON"

TELEFONER
 1762-6054-6450

W.E. RIPPON
 DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·

ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
 WATKINS
 A.B.C. 5th & 6th UDG.

CODER:
 BENTLEY'S
 SCOTT'S 9th & 10th UDG.

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klases Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Houston 17.2. til Kbh.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Stavanger 28.2. til Oslo.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Antwerpen 28.2. til Mumbles
 Roads for Ordre.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Kbh. 26.2. til Antwerpen.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Troon 1.3.
 s.s. *Møen*, Madsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, ank. Granton 21.2.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Faaborg 25.2. til Boston.
 s.s. *Nancy*, pass. Soederarm 19.2.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Oran 25.2.
 s.s. *Neptun*, ank. Aalborg 27.2.
 s.s. *Nerma*, ank. Abo 21.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Kbh. 26.2. til Bristolkanalen.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Fr.havn siden 1.2.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Casablanca 27.2.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, afg. Las Palmas 6.2. til Luderitz
 Sydv. Afrika).

O

m.s. *Odense*, Viero, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 4.11.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Newport Mon 19.2. til La Plata.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Birkenhead 25.2.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 20.2. til Halifax.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Cardiff 20.2.
 s.s. *P. N. Damn*, afg. Las Palmas 22.2.
 s.s. *Pacific*, Andersen, afg. Aden 27.2. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Oslo 23.2.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 9.2.
 s.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, ank. Swansea 22.2.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Hawaii 24.2. paa Rejse til Van-
 couver.
 s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Windau 28.2.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Sigvardt, ank. København 22.2.

R

s.s. *Randi*, ank. Abo 6.2.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Exportfart, afg. Kbh. 1.3. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Danzig 27.2.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. København 27.2.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. San Juan 25.2.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Exportfart, afg. Fr.havn 1.3. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Reval 27.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 24.2. paa Rejse til New
 York.
 s.s. *Seine*, Barzic, ank. Dunkirk 28.2.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 26.2. paa Rejse til Co-
 lombo.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Aalborg 12.2. (Klasser).
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Fayal 24.2. paa Rejse til St. Tho-
 mas.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Azorerne 23.2. paa Rejse
 til New York.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newcastle N.S.W. 26.2. til
 Nauru (Pleasant Isl).
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Suez 24.2.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Gandia 18.2.

s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 24.2.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Windau 25.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Methil 26.2. til Haderslev.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Cardiff 25.2.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Sagres 25.2.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Blyth 1.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Horsens 2.3. til Odense.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Glasgow 20.2.
 s.s. *Skotland*, pass. Medeira 23.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 1.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Termini 25.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 11.2.
 s.s. *Stegelberg*, Hansen, pass. Dungeness 22.2.
 s.s. *Stella*, pass. Gibraltar 25.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbh. 24.2. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Oran 17.2.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 25.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Port Niches 24.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Tyne 19.2.
 s.s. *Taarborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Danzig 27.2.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, ank. Odense 26.2.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 1.-2.3. til Kbh.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Rotterdam 25.2.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. København 28.2.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tyne 15.2. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Osaka 23.2.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Auckland New Zealand 19.2.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, afg. Kbh. 1.3. til Helsingør i Dok.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 23.2. til Kbh.
 s.s. *Tyr*, Holst, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Helsingør siden 19.2.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Valencia 23.2.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 1.3. til Kbh.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Swansea 12.2.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 18.2.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Bristol Channel 25.2. til Las Palmas.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Genua 23.2. til Bristol Channel,
 pass. Gibraltar 28.2.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Nakskov 1.3.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 25.2.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Rufisque 21.2.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbh. 27.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. St. Thomas 24.2. til Cuba.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 27.1.26.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Gibraltar 25.2.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Nuevitas 25.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Bona 27.2.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADEABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. ^{1/8}

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

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

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.**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER*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.**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

(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**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Æneste danske Skibshandler i Riga.

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

Telef. 31 - Statstelef. 51 *Telegr.-Adr.: Privatbank***JOHN P. BEST & CO.**

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

DAMP SKIBSAGENTER OG MÆGLERE - BUNKERKUL ENTREPRENØRER

WIESE & CO., LISSABON

Telegr.-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegr.-Adr.: SHIPPING

*Agent for Skandinavien:***FERD. PHILIPSON & CO., KØBENHAVN K.**

Amallegade Nr. 29 B · Telegr.-Adr.: STEAMPHILIP · Telefon: 1504 og 10687

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. 75 65 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: »NATION»

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S · WATKINS'

Medlemmer:

Björkö-Sund	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel.	"Mittler"
Do.	Seppinen & Co. Stevedores	"	"Mannola"
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.	"	"Association"
Helsingfors	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
Sörnäås	A-B. Edv. Björklund O-Y	"	"Edvbjörklund"
Hangö	A-B. Hangö Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O-Y	"	"Edvbjörklund"
Raumo	Wass & Lundberg O-Y	"	"Wass"
Räisö & Mäntyluoto	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"	"Wahlbros"
Kristinestad	The Association Stevedoring Co.	"	"Snekker"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"	"Lindqvist"
Wasa	A-B. Victor Ek O-Y	"	"Victorek"
Do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"	"Merivälitys"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co.	"	"Association"
Yxpilä	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Möllersvik	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Himango	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores	"	"Stowing"
Uleåborg	Stuvarebolaget	"	"Despatch"
Haukipudas & Ijo-Röyttä	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"	"Bygglin"
Do.	Torneå Skeppstuveri Co.	"	"Steedoringco"
		"	"Stowing"

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

Montreal Ship Supply Company

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

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

LONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

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

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 over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder

*Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder: A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampaciffic“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

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.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

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

GEORGE SCOTT & CO.

STEVEDORER 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 Beretning derom leveres.

East Side Alexandra Docks, 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 Star« · »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

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 11

FREDAG 12. MARTS 1926

33. AARG.

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

EN HØVDINGS VÆRK

Det har forundret mange, selv saa kommercielt orienterede Mennesker som Amerikanerne, at danske Studenter fornylig med overvældende Majoritet kaarede en *Købmand* til Nationens Ypperste. Men er det i Grunden saa ejendommeligt, at Ungdommen i Beundring hylder en mægtig Personlighed som H. N. Andersen, om hvis Navn og Virke der staar sli eventyrlig Glans? Mens skiftende Regeringer bestandigt gjorde Danmark mindre, skabte han et større Danmark. Vel erobrede han ikke Land i den militære Opfattelse af Landvinding, men overalt hvor hans mægtige Foretagende slog Rødder i det fremmede voksede dansk Anseelse og dansk Indflydelse og ny og haardt tiltrængte Værdier tilførtes vort Land. For dem, der kender og forstaar Tal, hvilket Eventyr ligger ikke bag den knappe Meddelelse i hans store Selskabs lige offentliggjorte Aarsberetning: »Gennem hele Aaret har Kompagniet tilført Danmark udenlandsk Valuta til et Beløb af 166 Millioner Kroner, og hos danske Banker indløst Rembourser og Akcepter til et Beløb af c. 138 Millioner Kroner.« Her er da for en Gangs Skyld et Indførselsoverskud, Nationen har Grund til at være stolt over og grumme taknemlig for.

Det er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at klassificere Ø. K., H. N. Andersens Høvdingsværk. Det rummer saa meget og favner saa vidt. Endnu vanskeligere er det at sige, hvad det ikke er — for Kompagniet dækker alt: Skibsfart, Handel, Landbrug, Industri. Ø. K. er et Samfund for sig, en hel lille Verden, en livskraftig og frodig Oase af oplyst Enevælde i Demokratiets og Demagogiets golde Sandørken.

Det er kun naturligt, at *Dansk Søfarts Tidende* først og fremmest beskæftiger sig med Aarsberetningen over *Kompagniets* Skibsfartsafdeling.

Fragtraterne paa Verdensmarkedet har været lavere og Skibenes Driftsudgifter forholdsvis højere end i de forudgaaende Aar, og Kursfaldet i Sterling og Dollars bidrager til at forringe Fragtindtægterne, saaledes at nogle af de foretagne Rejser har givet direkte Underskud, hvilket i Forbindelse med ringe Passagertrafik har medført, at Kompagniet i en Del af Aaret har oplagt to af Baltisk Amerika Linjens Skibe. Naar Skibsfartsafdelingen desuagtet, siger Aarsberetningen, har haft en Nettofortjeneste af 5,846,234.67 skyldes det fornemlig Mortorskibenes økonomiske Drift i Kompagniets Anvendelse.

Bag denne naturlige og beskedne Sætning om Mortorskibenes økonomiske Drift maa eller kunde der ligge en utrolig Masse Stolthed. For har det erbarmelige Aar 1925 ikke højlydt forkyndt for alle, at Vejen fremad er Motorskibet og uden om det er i Øjeblikket ingen Redning, og nu i 1926 ligger der Verden over paa Værfternes Beddinger Køl til flere Motorskibe end Dampskibe. Hvem skabte den Udvikling, hvem viste Vejen, hvem satte sin Formue og hele sin Købmands-Anseelse ind paa det Diesel-motordrevne Skib — H. N. Andersen.

Naturligvis har Aaret ikke været plain sailing for

Kompagniets Søfartsafdeling. Ruten paa Kina-Japan har særlig for hjemgaaende haft Mangel paa Ladning som en naturlig Følge af Urolighederne i Kina. Ogsaa Straits-Siam Ruten har navnlig i Aarets første Halvdel haft Mangel paa Ladning fra Danmark.

Konsolideringen af Kompagniets Flaade er foretaget efter de hidtil fulgte Regler ved Afskrivning i Driftsregnskab af 6 $\frac{2}{3}$ pCt. af Skibenes oprindelige Værdi, og som sædvanlig har de været Genstand for omhyggelig Vedligeholdelse. Ved Aarets Udgang bestaar Kompagniets Flaade af 22 Skibe med en Lastevne af 179,220 Tons, og efter de foretagne Afskrivninger er den bogførte Værdi Kr. 162.93 pr. Ton Lastevne, og Skibenes Gennemsnitsalder er ca. 7 $\frac{1}{2}$ Aar.

Naar Bestyrelsen har besluttet sig til at betale 14 Procent i Udbytte paa Ø. K.s Aktier er dette ikke gjort paa Bekostning af Kompagniets Konsolidering. Reservefonden andrager i Øjeblikket 100 pCt. af Aktiekapitalen og Dispositionsfonden 12 Millioner, og af Overskuddet er godt og vel 5 Millioner overført til næste Aars Regnskab.

SKIBSFARTENS USLE KAAR

Skibsfarten har særlig usle Kaar i Danmark, skrev *Svi* sidste Uge paa denne Plads. Som Illustration hertil kommer Meddelelsen om, at Folketinget har endelig vedtaget Regeringens Skattelove med 71 Stemmer mod de Konservatives og Venstres 64. For denne Vedtagelse betyder, at Regeringen søger at berøve Skibsfarten dens eneste Privilegium. Dette Privilegium bestaar i, at Skibsfarten er fritaget for Beskatning af Fortjenesten paa dens udenrigske Virksomhed.

Det er det sidste Straa, der brækker Kamelens Ryg, siger Araberen. Mon ikke denne Skattelov bliver det Straa, der knækker den danske Skibsfarts Taalmodighed? Skibsfart er international Virksomhed. Dens Trivsel afhænger i første Række af Lederens Dygtighed, ikke af tilfældig geografisk Beliggenhed. Hvad skulde hindre vore større Virksomheder indenfor Skibsfarten i at lægge deres Hovedkontorer i Hamburg eller London eller Gøteborg, hvor Skibsfarten opmuntres, ophjælpes og støttes, og hvor Hyrer og andre Udgifter — Skatter inklusive — er rimeligere. Intet hindrer i at tage en saadan Beslutning. Tværtimod, Regeringen med dens Skattekrav og fordyrende Lovgiveri, bravt assisteret af en vis Type Aktionærer, hvis Udbytte-Sult aldrig mættes, tvinger Skibsfartens Ledere ind paa denne Vej.

BEMANDINGSSKALA OG FORLISPROCENT

Danske Skibe sejler sikrest. Ifølge *Lloyd's* Tal er Danmarks Forlisprocent kun 0.12 imod Englands 0.29. Norges Forlisprocent er 0.77, medens Grækenland, som har den største, kommer helt op paa 2.35.

Disse Tal vidner smukt om den danske Handelsflaades Sodygtighed. Der er al mulig Grund for Nationen til at være stolt over denne Kendsgerning, der viser vore Rederes Samvittighedsfuldhed og vore Sømands Duelighed. Men Tallene viser ogsaa, at Rege-

rings-Kravet om en Bemandingslov er ugrundet for ikke at sige fornærmeligt. Norge har en Bemandingslov, Danmark har ingen. Ikke destomindre er Norges Forlisprocent seks Gange saa stor som den danske. Vi siger ikke, at en Bemandingslov er ensbetydende med en større Forlisprocent. Men Kendsgerningerne viser, at den bringer ikke Forlisprocenten ned. Var der saa ikke al Grund til at skrinlægge dette meningsløse Krav? Tiderne er ikke til unødvendig Luksus.

HYRESPØRGSMAALET

I Anledning af vor Oversigt over Hyrerne i forskellige Lande, har Radiotelegrafistforeningen af 1917 anmodet os om Optagelse af følgende:

I *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 9 af 26. Februar d. A. findes paa Side 142 en Opstilling over Hyrerne i Danmark og nogle faa andre Lande. Denne Opstilling er med Hensyn til Radiotelegrafister ikke ganske rigtig og kan virke misvisende, hvilket naturligvis ikke har været Hensigten; der anføres, at en dansk Radiotelegrafist paa et Skib af 2,000 Br. Reg. Tons har en maanedlig Hyre af Kr. 255.00; denne Sats findes ikke i de for Tiden gældende Tariffer, og da ydermere de danske Telegrafister aflønnes efter en Anciennitetsskala, hvor den nævnte Hyre ligger midt imellem 4 og 5 Aar, maa det forekomme besynderligt, at der i Overskriften siges, at Anciennitetstillæg er ikke medregnet.

Til Sammenligning anføres f. Eks. de engelske Telegrafistlønninger med et Beløb af £8.5.0; heller ikke denne Sats findes i den engelske Tarif, hvor *Begyndelsesløn*nen nu er nedsat til £7.17.6, stigende i Løbet af 9 Aar til £18.17.6.

For svenske Telegrafisters Vedkommende opgives Lønnen til Kr. 165.00; dette er ogsaa *Begyndelsesløn*nen, men for Tonnagegruppen 3,000-4,499 Tons.

De engelske og svenske Lønninger, der svarer til den danske Kr. 245.00 pr. Maaned, er henholdsvis £11.17.6 og sv. Kr. 200.00.

Det vilde have været rigtigere, om *Dansk Søfarts Tidende* havde opgivet enten *Begyndelsesløn*ninger eller de til den danske Anciennitetsløn svarende udenlandske Lønninger. Lider Opstillingen af de samme Fejl med Hensyn til de øvrige Sats, svækkes dens Værdi som Oplysningsfaktor unægtelig ganske betydeligt.

Til ovenstaaende skal vi bemærke, at da Anciennitetsberegningen for Telegrafister foregaar paa en anden Maade end for Maskinmestre og Styrmand, og da nogle Skibe anvender Telegrafister med 1. Kl. Certifikat, andre Telegrafister med 2. Kl. Certifikat, har man i Oversigten, hvor det drejer sig om et Skib paa 2,000 B.R.T., ment det rigtigst at regne med en Mellemsats, og har hertil valgt Slutsatsen for Telegrafister med 2. Kl. Certifikat.

Indsenderen har overset, at Hyren for svenske Skibe er angivet efter Dødvægt Skala, medens den danske er graderet efter B.R.T. Dødvægten for et Skib paa 2,000 B.R.T. ligger derfor som anført mellem 3,000 og 4,499 T.D.W.

Med Hensyn til den engelske Hyre, saa er denne anført som opgivet af International Shipping Federation efter den forud for Konflikten i England gældende Tarif, som man har benyttet ved Udregningen. Man skal dog henlede Indsenderens Opmærksomhed paa, at paa det Tidspunkt, Statistikken blev udregnet, var Overenskomsten med Telegrafisterne i England opsagt, og at der paa det Tidspunkt, da Statistikken blev fremsat i Bladet endnu ikke var afsluttet en ny Overenskomst.

Endelig finder man Anledning til at bemærke, at selv om Indsenderens Bemærkninger havde været rigtige, vilde det ikke paa nogen Maade forrykke den Kendsgerning, at Hyrerne i danske Skibe er blandt de allerhøjeste i Verden.

LIGESAA HOS OS

Trods det, at norsk Skibsfart er en Del bedre stillet end Skibsfarten her i Landet -- bl. a. paa Grund af den lavere Hyre og den lavere Kurs paa norske Kroner end paa danske -- har Aaret 1925 for norsk Skibsfart været et af de sletteste i den sidste Mennekealder, og Bergens Rederiforenings Aarsberetning, der nylig er offentliggjort, udtaler da ogsaa, at man i Grunden maa forbauses over, at Mistrøstigheden ikke er større, end den er, og at de, der ser nogenlunde forhaabningsfuldt paa Fremtiden, maa tænke længere frem i Tiden, end en aarlig Oversigt egentlig direkte giver Anledning til.

Raabet fra Næringslivet bør høres og forstaaes af Landets Regering, saa vil sikkert det Tag i Struben, som f. Eks. Fondsskatten er for Næringslivet, blive løst. Love og Bestemmelser, som i Øjeblikket stiller norsk Skibsfart vanskeligt i den internationale Konkurrence, vil blive ophævede, og man kunde maaske komme til at opleve den Dag, da de norske Statsmyndigheder kom Skibsfarten i Møde med Anmodning om Anvisning paa, hvorledes de bedst kunde hjælpe Skibsfarten og derigennem høste de Fordele, som i det lange Løb flyder af den, og som Landet nu mindre end nogensinde kan undvære.

ISFORHOLDENE VED LENINGRAD

I Isforholdene i den finske Bugt har ikke undergaaet nogen Forandring i den forløbne Uge. Isen strækker sig ca. 250 engl. Mil ud fra Leningrad, indberetter den danske Generalkonsul i Leningrad til Udenrigsministeriet.

Efter at man i *Begyndelsen* af sidste Uge har bragt de sidste tre i Isen fastsiddende Dampere ind til Leningrad (s.s. »Altenhamme« ikke medregnet), er man nu gaaet i Gang med at føre en Del af de i Havnen liggende færdiglastede Dampere ud.

Det paatænkes atter at danne en Karavane bestaaende af 14 Skibe, der skal ledsages ud af Havnens fire stærkeste Isbrydere. Karavanens Samlingspunkt er Kronstadts Red, hvorhen der foreløbig er bleven bragt 6 Dampere; de øvrige otte ventes at ankomme dertil i Løbet af nogle Dage, hvorefter hele Karavanen sætter sig i Bevægelse udefter.

Denne Maade at føre Skibene ud paa har i December-Januar vist sig katastrofal, og der er derfor al Grund til at tro, at det vil tage meget lang Tid, før det lykkes at bringe alle Skibene ud. Blandt de udgaaende Skibe er s.s. »Atlantic« og s.s. »Bolshevik«, begge sluttede til danske Havne med Foderstoffer.

Saa vidt Indberetningen.

Dansk Søfarts Tidende har tidligere beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, kritiseret de russiske Isbryderes Virksomhed og paavist, at den russiske Regering ikke har holdt de Løfter, den, inden Vintersæsonen begyndte, gav om at ville holde Sejladsen paa Leningrad aaben.

At vor Kritik har været berettiget, synes at fremgaa af nedenstaaende Udtalelser, som *Andrej Spasski* er fremkommet med i det russiske Regeringsblad *Pravda*:

Hvad denne Vinters Navigation har lært os.

Man maa indrømme, at Vinternavigationen i Aar har slaet Fejl.

Havnevesenet giver den særlig strenge Vinter og de derved opstaaede vanskelige Isforhold Skylden herfor. Det kan jo ikke nægtes, at denne Vinters Styrke kan have haft en vis Indflydelse paa Arbejdet med at føre Skibene gennem Isen, men man kan dog ikke udelukkende tillægge de klimatiske Tilstande Skylden for flere Dampers indtil 50 Dages Ophold i Isen. Vinternavigationen 1923 har vist, at vore Isbrydere selv i meget strenge Vintre, hvor Isen har strakt sig lige til Dagerort, har kunnet klare Situationen.

Et helt andet Indtryk faar man, naar man betragter Havnens Arbejde. Jeg, der personlig har overvæget hele Iskam-

D. F. D. S.' REGNSKAB FOR 1925

Regnskabet for 1925, som i Mandags blev gjort op i de store Træk paa et Bestyrelsesmøde i Selskabet, viser ringere Driftsoverskud end foregaaende Aar, 7,382,795 Kr. mod 10,045,345 Kr.

Fra Driftsoverskudet gaar Udgifter til Administration, 3,285,000 Kr., Renter 2,300,000 Kr. og Udgifter til Personalets Pensionering 500,000 Kr. Tilbage bliver paa den Maade et Netto-Overskud paa 1,297,737 Kr., som tillagt Overførselen fra 1924 gaar op til 1,771,689 Kr. Hele dette Beløb afskrives paa Skibe, Lægtermateriale og Pakhuse.

Bortset fra den lille halve Million Kroner, som overførtes, medgik ogsaa forrige Aars hele Netto-Overskud til Afskrivninger.

Desuden foretager Selskabet i Aar en gennemgribende Omvurdering af sine Aktiver, idet Hensyn tages til Forholdene paa Verdensmarkedet, og ikke mindst den danske Kronens Stigning. Under nøgtern Iagttagelse af de Værdiforandringer, der følger af disse to Ting, er man gaaet til en yderligere Afskrivning paa Skibene af 7,736,000 Kr. Men saa kan der til Gengæld ogsaa siges, at Selskabets Skibe er opført paa Regnskabet til den øjeblikkelige Markedsværdi, opgjort paa Grundlag af Pari-Kurs for Kronen.

Til Afskrivning paa Selskabets faste Ejendomme anvendes et Beløb paa 660,000 Kr., og derved naar man for de indenlandske Ejendomme overalt ned til den blotte Ejendomsskyldværdi, for de udenlandske til Værdien, opgjort i Pari-Kroner.

Til Afskrivning paa Andel i fremmede Foretagender er der ud fra de samme Synspunkter og Grundsætninger anvendt 3,715,000 Kr.

Alle disse Beløb, ialt 12,109,972 Kr., tages fra Reserverefonds-Kontoen, som derefter — under Godskrivning af 400 Kr. præsriberet Udbytte — bringes ned til 1,183,666 Kr.

Restbeløbet af det amerikanske Laan, som Selskabet har optaget, er i Regnskabet bogført til Kurs 3,888½ med 17,700,638 Kr.

DEN NYE FINske ISBRYDER I VIRKSOMHED

Den nye finske Isbryder »Jääkarhu« ankom Mandag til Hangö efter en vellykket Prøvetur fra Rotterdam. Undervejs befriede den nogle Dampskibe, som i en Maanedstid har ligget indefrosset ved Utø.

FR A U G E T I L U G E (fortsat)

pagnen, er klar over, at dette Aars Erfaringer har givet en i mange Retninger god Lektion.

Først og fremmest havde Havnen ikke i Tide forberedt sig til Vinternavigationen. Tiltrods for, at Leningrads Observatorium i god Tid forudsagde en tidlig Vinter med hurtig Istildækning af den finske Bugt, baserede Havnen sine Beregninger ved Udarbejdelsen af Planen for Vinternavigationen paa de i forrige Aar indhøstede Erfaringer, da Afstanden mellem Leningrad og Iskanten var forholdsvis lille og tillod, at man ikke benyttede hele Isbryderflotillen paa én Gang.

Ved Vinternavigationens Begyndelse havde Havnen kun én stor Isbryder i Beredskab og to smaa Hjælpeisbrydere, som allerede i Iskampagnens første Dage viste sig ubrugelige, hvor Isen var en lille Smule stærkere. De øvrige Isbrydere var endnu ikke klare til at tage fat. »Jermak« var under Reparation, »Svjatogor« befandt sig endnu i Sommertilstand. Den fjerde større Isbryder »Truvor« havde man øjensynlig ikke tænkt paa at benytte i Aar. Den befandt sig paa den saakaldte »Kirkegaard« (hvor ubrugelige Skibe henligger i Forventning om senere Reparation eller Ophugning), og kun som Følge af Ophobningen af Skibe i den finske Bugt besluttede Havnevæsenet at lade den istandsætte. (»Truvor« har forøvrigt vist sig ganske ubrugelig, idet den i Løbet af den Maaned, hvor den har arbejdet i Nærheden af Havnen, to Gange har været underkastet Reparation paa Grund af Maskinskade og nu atter befinder sig under Reparation.)

Endvidere har Havnen ikke beregnet Størrelsen af den forestaaende Trafik. Paa Basis af de foregaaende Aars heldige Vinternavigation blev Leningrad betragtet som tilgængelig i Vintermaanederne, og de udenlandske Redere sluttede gerne deres Baaede til Leningrad. Før Vinternavigationens Aabning meddelte Havnevæsenet gennem Aviserne, at man i Løbet af Vinteren ventede en endnu større Skibstrafik end Sommeren havde bragt.

Tiltrods herfor kom Vinteren bag paa Havnen. Ilvor uventet denne har været, ser man deraf, at Isbryderen »Lenin« uden forudgaaende Prøvefart straks efter tilendebragt Reparation blev sat i Aktivitet.

Alt dette maatte uundgaaeligt føre til en Ophobning af Skibene, hvad ogsaa skete. Ophobningen forøgedes endvidere derved, at Havnen paa Basis af forrige Aars Erfaringer ved de første Rejser forsynede Isbryderen med Bunkerkul kun for 2-3 Dage, medens Isens hurtigt voksende Udstrækning i Forbindelse med mægtige Isskruninger krævede et større Virkefelt for Isbryderne og følgelig fulde Kulrum. Da dette ikke var Tilfældet, maatte Isbryderne efter et Par Dages Arbejde, efter at have forbrugt deres Kulbeholdninger, forlade Skibene i Isen og vende tilbage til Leningrad efter ny Forsyning.

Netop paa denne Maade opstod den første Ophobning af 15 udgaaende Dampere paa Strækningen mellem Högland og Seskar.

Nødvendigheden af saa hurtigt som muligt at likvidere denne Ophobning af Skibe og for enhver Pris føre disse ud til

aabant Vand, da videre Ophold i Isen kunde have skæbnesvangre Følger, førte til, at der, medens alle Isbryderne var beskæftiget med at løse ovennævnte Opgave, ved Iskanten dannedes en ny Ophobning af indgaaende Skibe. Disse blev af Isen drevet ud af Kurs, og der var Tilfælde, hvor Skibe »sporløst forsvandt« eller led Havari.

Ligeledes havde man ikke organiseret nogen Patrouille-tjeneste. Manglen af en saadan var saaledes Grunden til den tyske Damp »Althenhamme« Havari. I Løbet af 6 Døgn blev Skibet af Isen drevet 36 engl. Mil ud af Kurs og op paa et Skær ved den finske Kyst.

Netop ovennævnte Grunde — Havnens Uforberedthed, dens Mangel paa Forudseenhed med Hensyn til Skibsfartens Omfang, Mangel af et godt Efterretningsvæsen og Patrouille-tjeneste — førte til, at der i den finske Bugt for de udenlandske Dampere opstod en saa faretruende Situation, som det var Tilfældet hele Januar Maaned.

Hermed blev der faktisk gjort Ende paa Vinternavigationen, som under disse Omstændigheder ikke kunde gennemføres.

I Fremtiden bør man have disse Erfaringer for Øje. Leningrads Havns politiske og økonomiske Betydning kræver fuld Garanti for, at Havnen holdes aaben for Skibsfarten, hvad der er muligt selv i meget strenge Vintre.

Ovenstaaende Udtalelser viser klart, hvor ganske ansvarsløst de russiske Myndigheder handlede, da de kundgjorde, at de vilde holde Sejladsen paa Leningrad aaben Vinteren igennem. Det er muligt, at dette kan gøres selv i strænge Vintre, men en absolut Betingelse for, at det skal kunne lykkes, er at de raader over tilstrækkeligt 1ste Klasses Isbrydermateriel af kraftigst mulig Type, og at de sørger for i rette Tid at træffe Foranstaltninger til at have alt Materiellet rede, saaledes at det kan anvendes straks og i tilstrækkelig Mængde, naar og hvor der bliver Brug derfor.

Saaledes som Forholdene har været i Aar, er der tilføjet de udenlandske Rederier meget betydelige Tab ved den Maade, hvorpaa de russiske Myndigheder har misrøgtet det Hverv, de havde paataget sig.

ROTTERDAMS HAVN

Trafikken paa Rotterdams Havn er altid bleven fulgt med Interesse af Offentligheden, skriver Mr. A. Voogd i en Artikel i *Telegraaf* nylig. I 1913 oversteg Antallet af ankomne Skibe 10,000, medens Tonnagen androg henimod 60 Millioner Kubikmeter brutto.

Under Krigen var der en betydelig Tilbagegang, men derefter har man atter kunnet notere en Fremgang, i Begyndelsen ikke stærkt udpræget, men senere umiskendelig, saaledes at Tallene for 1925 var langt højere end for det foregaaende Aar og endogsaa højere end for 1913, der havde Rekorden som det bedste Aar før Krigen.

I 1913 ankom der til Rotterdam 10,203 Skibe, medens det samlede Antal i 1925 androg 10,512, og Tonnagemængden var for de paagældende to Aar henholdsvis 59,903,411 og 76,615,665 Kubikmeter.

Det er givet, at ogsaa andre Faktorer maa tages i Betragtning. Det er f. Eks. af Betydning at vide, i hvilket Forhold Vareimporten staar til Trafikken. Tilsyneladende er der snarere Grund til Optimisme end til det modsatte, navnlig naar det tages i Betragtning, at man neppe kan vente, at Vareomsætningen skal være saa livlig i den nu forarmede Verden, som den var i Aarene før Krigen.

Forbindelsen med de andre Verdensdele forøget.

En Sammenligning af Skibsfarten paa Rotterdam i 1913 og 1925 giver et ret overraskende Resultat. I 1913 ankom der til Rotterdam:

	Skibe	Med en Tonnage af ialt
fra Europa	7,944	43,255,887 km
» Asien	186	2,677,331 »
» Afrika	246	2,046,685 »
» Amerika	815	11,795,929 »
» Australien	12	127,579 »

Tallene for 1925 var som følger:

	Skibe	Med en Tonnage af ialt
fra Europa	7,750	45,812,302 km
» Asien	438	8,106,198 »
» Afrika	430	4,950,535 »
» Amerika	1,022	16,925,206 »
» Australien	52	821,424 »

De ovenfor anførte Tal viser tydeligt, at Forbindelsen med den udenfor Europa liggende Del af Verden har udviklet sig stærkt, medens der for den intereuropæiske Skibsfarts Vedkommende har været Stagnation, og den ret betydelige Stigning fra 1913, som Tallene viser, skyldes derfor udelukkende Samkvæmet med de ikke europæiske Lande.

Det er blevet fremhævet, at der blandt de ankomne Skibe er et meget stort Antal, der indkom uden Last, Dette er rigtigt, men det er ikke et Fænomen, der er ejendommeligt for den nuværende Tid.

Af de 10,203 Skibe med en Tonnage af 59,903,411 Kubikmeter, der i 1913 ankom til Rotterdam, var 846 med ialt 3,222,206 Kubikmeter ballastede, eller omtrent

5½ pCt. af den samlede Tonnage. Af de 10,512 Skibe med en samlet Tonnage af 76,615,665 Kubikmeter, der indkom til Havnen i 1925, var 1,827 med ialt 10,801,970 Kubikmeter ballastede, altsaa ca. 14 pCt. Denne Stigning er ikke saa foruroligende, som det synes, da de ballastede Skibe udelukkende kom fra de Dele af Europa, der led under Følgerne af Krigen.

Dette berettiger til at slutte, at der blandt de fra Europa ankomne Skibe, selv i de travleste Aar altid har været et vist Antal ballastede Skibe, og Bestræbelserne bør derfor nu gaa ud paa, hvad dette Forhold angaar, at søge Stillingen fra 1913 genoprettet.

Naar Rusland og Tyskland atter gør sig gældende.

Nogle faa sammenlignende Tal viser, at dette lidt efter lidt vil kunne gennemføres.

Af de 8,944 Skibe med ialt 43,255,887 Kubikmeter, der fra europæiske Havne i 1913 ankom til Rotterdam, var der fra:

Belgien	170 Skibe med	694,271 km
Danmark	50 » »	179,911 »
Frankrig	511 » »	1,561,000 »
Grækenland	62 » »	460,618 »
England	3,030 » »	10,236,156 »
Tyskland	1,777 » »	7,122,089 »
Italien	11 » »	74,665 »
Norge	390 » »	3,669,027 »
Rumænien	92 » »	861,461 »
Rusland	1,153 » »	7,968,536 »
Spanien	1,048 » »	6,819,030 »
Sverige	492 » »	2,753,544 »

Af de 8,570 Skibe med ialt 45,812,302 Kubikmeter, der fra europæiske Havne indkom til Rotterdam, var fra:

Belgien	389 Skibe med	2,527,933 km
Danmark	61 » »	353,090 »
Frankrig	1,021 » »	5,636,263 »
Grækenland	12 » »	93,164 »
England	3,236 » »	10,829,991 »
Tyskland	1,459 » »	9,979,919 »
Italien	115 » »	1,070,962 »
Norge	516 » »	4,738,436 »
Rumænien	101 » »	884,654 »
Rusland	138 » »	1,174,588 »
Spanien	364 » »	2,662,399 »
Sverige	662 » »	3,857,250 »

En Sammenligning mellem disse to Talgrupper viser, at der i 1913 fra Rusland og Spanien ankom 14.8 Millioner Kubikmeter, men i 1925 kun 3.8 Millioner, og der synes derfor at være al mulig Grund til at vente en Bedring. Naar Rusland atter bliver et udpræget Eksportland, og naar den tyske Industri paany bliver stærk nok til at genoptage sine store Indkøb af spansk Jernmalm paa samme Basis som tidligere, er der ingen Grund til at formode, at Rotterdam ikke atter skulde blive et Led i den genskabte Verdens-Samhandel.

SVITZERS BJERGNINGS - ENTREPRISE

Under Ledelse af Overretssagfører *Gelling* afholdt Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise i Fredags ordinær Generalforsamling.

Direktøren, Kaptajn *Hecksher*, fremlagde Beretningen om det forløbne Aars Virksomhed og meddelte, at i vore hjemlige Farvande havde Entreprisen bjerget 27 Dampere og 46 Sejlskibe samt i Middelhavet og det røde Hav sammen med forskellige andre Selskaber 21 Skibe. Endvidere meddelte han, at de af Entreprisen bjergede Værdier i 1925 beløb sig til ca. 46 Millioner.

Han omtalte dernæst, at Entreprisen havde anskaffet en større Bjergningsdamper »Garm«, en Baad med 1,300 H.K., der løb 15 Mil.

Da ingen ønskede at udtale sig i Anledning af Beretningen, forelagde Bestyrelsens Formand Regnskabet, der ud-

viste en Bruttoindtægt af 2,967,153.30 Kr. Overskudet, der udgjorde 62,476.32 Kr. tilligemed de fra i Fjor overførte 2,777.38 Kr., ialt 65,253.70 Kr., foresloges fordelt saaledes, at der til Reservefonden henlagdes 12,495.26 Kr., til Pensionsfonden 39,276.70 Kr., medens Resten, 13,481.74 Kr., overførtes i ny Regning. Det var paa Grund af det ringe Overskud ikke muligt at give noget Udbytte.

Efter at forskellige Forespørgsler fra Aktionærernes Side var besvaret af Formanden og Direktøren, vedtoges Bestyrelsens Forslag vedrørende Regnskabet, og der gaves Decharge for dette.

Det efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem, Grosserer *Carl H. Melchior* genvalgte, ligeledes genvalgte Revisorerne, Kammerjunker *Konow* og Direktør, Baron *Schaffalitzky de Muckadell*.

ITALIENS SKIBSFART

Det italienske Rederi Lloyd Sabauda har besluttet at udvide sin Aktiekapital fra 100 til 150 Millioner Lire og i U.S.A. at udbyde Obligationer til et Beløb af 2,400,000 Dollars. Aarsagen til denne Kapitaludvidelse er en Plan gaaende ud paa at bygge en 26,000 Tons Baad, antagelig Motorskib, til Ruten paa Sydamerika.

Ellers synes de italienske Redere ikke at være saa overtydede om Motorskibenes Overlegenhed, naar det drejer sig om store Rutebaade, hvis man kan dømme ud fra det Faktum, at Societa Nazionale di Servizi Marittimi hos Ansaldo-Værftet har bestilt et Søsterskib til Damperen »Esperia«, der gaar i Fart mellem Genova og Alexandria. Det nye Skib, der faar Navnet »Ausonia«, forsynes med Dampmaskiner, bliver paa ca. 14,000 Tons og skal afleveres til December.

To lignende Baade, men Motorskibe, har Lloyd Triestino bestilt hos Stabilimento Tecnico Triestino, og da de skal indsættes paa Ruten Trieste-Alexandria, vil man faa Lejlighed til en interessant Sammenligning mellem de forskellige Typer.

Baggrunden for denne Aktivitet fra Redernes Side er, at Regeringen, efter at de Fonds, der var stillet til Raadighed til Støtte for Skibsbygningen, er opbrugt,

nu har vedtaget at bevilge yderligere Midler til dette Formaal.

De mellem Italien og Tyskland opstaaede Vanskeligheder har bl. a. medført, at man i Italien omgaas med Planer om at komme i mere direkte Forbindelse med de nordeuropæiske Lande, hvilken Trafik i stort Omfang er monopoliseret af Hamburg Firmaer. Det er givet, at Realisationen af disse Planer vil faa stor Betydning for Skibsfarten, navnlig i Betragtning af, at Firmaet Robert Sloman jr. kontrollerer en stor Del af Skibsfarten mellem Italien og Nordeuropa, og at Tyskland nylig har indført store Nedsættelser i Jernbanefragterne for Træmasse fra Skandinavien til Italien, hvilket trækker en Del Fragter fra den regulære Dampskibsfart mellem Sverige, Norge og Danmark paa den ene Side og Italien paa den anden.

I de sidste Uger er Eksporten af Salt fra Sicilien til Vestnorge iflg. G. H. & S. T. blevet genoptaget, og adskillige Dampere er blevet fragtede fra Trapani, hvor Lasteforholdene er blevet i høj Grad forbedrede ved Regeringens Foranstaltninger. Skibene er blevet sluttet til 20 norske Kr. pr. Ton til 3 Havne i Vestnorge. Norske Sardinfabrikker har stillet Forespørgsler om store Partier Olivenolie, og norske Rutebaade har lastet en Del Smaapartier i Bari.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBRETNING

København, den 9. Marts 1926.

Den ene Uge gaar efter den anden, og lige lidt hjælper det; hvor man end vender Blikket hen, er det sort i sort.

Enhver Nation ser sin Styrke og sætter sin Ære i at hjælpe sig selv, men intet Land er endnu saa vidt, at det kan undvære andre Landes Produkter — det være sig Fødevarer, Beklædningsgenstande eller Raavarer. Handelen er bevisligt gaaet stærkt tilbage i Aarene efter Krigen og Tonnagen den modsatte Vej, saa her maa Roden til de værste Onder først og fremmest søges; men Aarsagerne er flere og mere komplicerede. Store Landsdele, ja hele Riger sover en Tornerose-Søvn og forøder i Stedet for at frembringe. De politiske Forhold lader meget tilbage at ønske, og det kan ikke undre, at Tiderne maa være unormale for alt, som har med Skibsfart at gøre.

Købmændene bliver mere og mere forsigtige, og det er næsten umuligt at disporre paa Sigt. En Vare, som i Dag kan købes billigt, er maaske endnu billigere i Morgen, og, da ingen ønsker at sætte Penge til, købes der kun fra Haanden og i Munden og knapt nok det.

Kornbeholdningerne i Europa har været store, men nu maa der være tæret tilstrækkeligt paa dem, saa at en Forandring kan ventes, og selv en aldrig saa liden Opblussen i Kornhandelen vil blive hilst med Glæde.

Som det vil fremgaa af Beretningerne over de forskellige Markeder, sluttet der overordentlig lidt, og det er ganske afgjort ikke urimelige Krav fra Redernes Side, som er den direkte Aarsag.

TRÆLASTMARKEDET

Østersønoteringerne viser ingen Teg til Bedring. Blandt de sidste Afslutninger bemærkes:

925 Stds. Haparanda/Boulogne til 38/6d.; 900 Stds. Piteå-Skellefteå/Bristol 55/-; 600 Stds. Kotka/Grangemouth 34/-; 600 Stds. Råfsö/Grangemouth ca. 34/9d., September.

Propskontrakter cirkulerer daglig, og noget sluttet der; men Befragterne holder stædigt paa deres Betingelser og Rater. En DBB Kontrakt fra Finland & Sverige til Bordeaux har længe været i Markedet. Der

er mange Redere interesseret til ca. 2/- 2/6d. over Befragternes Tilbud, og ved at holde ud burde Raten kunde drives saa meget op; men den sidste Sixpence er det gerne Rederen, som maa give Afkald paa.

Fra Hvidehavet er endnu ikke rapporteret nogen Slutning, og disse Monopol-Befragtere lader ikke til at have Hastværk med at offentliggøre Betingelserne.

Halifax/W.B.E.I. prompt Lastning (Vinterdækslast), er igen gjort til 67/6d. een 70/- to Lossehavne. Noteringerne pr. f.o.w. er snarere svagere.

KUL, KOKS ETC.

I den sidste Uge er der maaske gjort lidt mere, end dette Marked sædvanligvis opviser, dog uden Bedring i Raterne.

Tyne/Nørre Sundby 2,500 Tonner sluttet 6/-; Randers 1,800 T. 6/-; Middelfart 1,000 T. 6/9d.; Nakskov 1,800 T. 6/4½d.; Lindholm Pier 3,000 T. 5/10½d.; Forth/København 3,000 T. 5/6d.; Wales/København 1,800 T. 6/6d. Baltcon. Koks Mersey/god dansk Havn betaler ca. 8/6d.; London/København 8/3d. 8/6d.

Coasting og Bay er svagere.

MIDDELHAVET ETC.

Kulordrerne begynder at ebbe ud, og saafremt der ikke snart kommer friske Ordre, maa vi være forberedt paa en midlertidig Reaktion i dette Marked. Endnu betales 10/- 11/6d. Forth eller Wales til Genoa Range; Tyne/Catania 12/-; Wales/Marseille 10/- 10/6d.; Alexandria 12/6d. 13/-; Øerne 10/- 10/3d.

Erts og Fosfat sluttet til uforandrede Rater. Frugt-, Oliekage-, Esparto- og Salt-Lasterne er mere sjældne og lige saa daarlige.

Sidste Slutning for Jordnødder er: 25/- Gambia/Kontinent, 26/- Dunkirk, 27/- U.K., 28/- London-Mersey-Bristol.

Der sluttet mest sydeuropæiske Baade fra Sortehavet til gængse Rater: 12/3d. 12/6d. Basis Korn til Kontinentet. Donau er uvirksom.

NORD AMERIKA-GULFEN ETC.

I de sidste Dage er der kommet et Par nye Kornlaster paa Markedet. Dette er ellers mere end fattigt, og flere og flere Baade gaar østover i Ballast. Fra

London meddeles, at en Reder, som gjorde Kontrabud til 6 Cents paa et Tilbud af 5 C., fik blankt Afslag, og Ordren blev tilbagetrukket. Noteringerne er nu ca. 5½ C. til Kontinentet; Middelhavet ca. 10 Cents. Pitch in bulk fra Sydney C.B. til 1-2 franske Atlanterhavshavne er sluttet til 17/6d. 18/-. Kul Virginia/Vestitalien Doll. 2.40 een 2.50 to Lossehavne; Rio 3.40; Pernambuco 3.25; Rosario 4.30. Cuba/U.K.-Cont. 4/5,000 Tonnere 15/-; 3,000 Tonnere 17/-, Option Marseille 19/-, Gulfen/4 Middelhavshavne Doll. 4.50 med fri Lastning. Gulfen/Rosario 142/6d., fire Havne Sydafrika 140/-. Asfalt Trinidad/Kobe & Yokohama noterer Doll. 9.00; Tampico/Piraeus 30/-; Pacific, April Lastning, nominelt 25/- 26/3d. U.K.-Cont.

SYDAMERIKA

For prompte Baade er betalt op til 20/- Buenos Aires-La Plata; 18/6d. Montevideo, lidt mindre for senere Marts Baade. April Tonnage tilbydes til 18/- Buenos Aires, men Befragterne holder foreløbig ud for 17/-.

Kornbefragtningen tog et lille Opsving i Slutningen af Ugen, og alene paa én Dag blev der sluttet 8 Dampere paa tilsammen 50,000 T. De opnaaede Rater er stadig en Skuffelse og nærmest lidt svagere. De midelstore Baade har faaet 12/6d. Buenos Aires/U.K.-

Cont. Bordeaux-Hamburg Range; 13/- 13/6d. Bahia Blanca, 13/6d. Rosario; 14/6d. Conception. Santa Fé/4 Havne Bergen-Stockholm-Danmark er gjort til 18/9d. Ikke alene i Raterne, men ogsaa paa Betingelserne maa Rederne »give way«. En Betingelse, som stadig vinder mere og mere Indpas, er »seeds as wheat«, og for Befragterne er det en væsentlig Fordel. Chile/Alexandria er nede i 21/- for April.

ØSTEN

»Parcel Room« er mere efterspurgt end Baade for fulde Ladninger. Enkelte Markeder er fuldstændig forretningsløse. Vestaustralien har faaet en 6,600 Tonnere til 26/6d. Middelhavet-U.K.-Cont., Option Sverige-Danmark 28/-, Shanghai-Japan 21/3d., Indien 20/-, Burmah 20/-, U.K.-Cont/Bombay-Karachi 19/6d., Maj Maaned. Durban/Bombay-Karachi 11/6d., Colombo 9/9d., Singapore 10/6d.

TIME CHARTER

Raterne i Vestindien er fortsat lave. Som en forholdsvis god Slutning rapporteres Doll. 1.52½ for tre Maaneder for 3,150 Tonnere bygget 1925. For en Pacific Rundrejse, Levering og Tilbagelevering Staterne er betalt 70 Cents for 8,800 Tonnere.

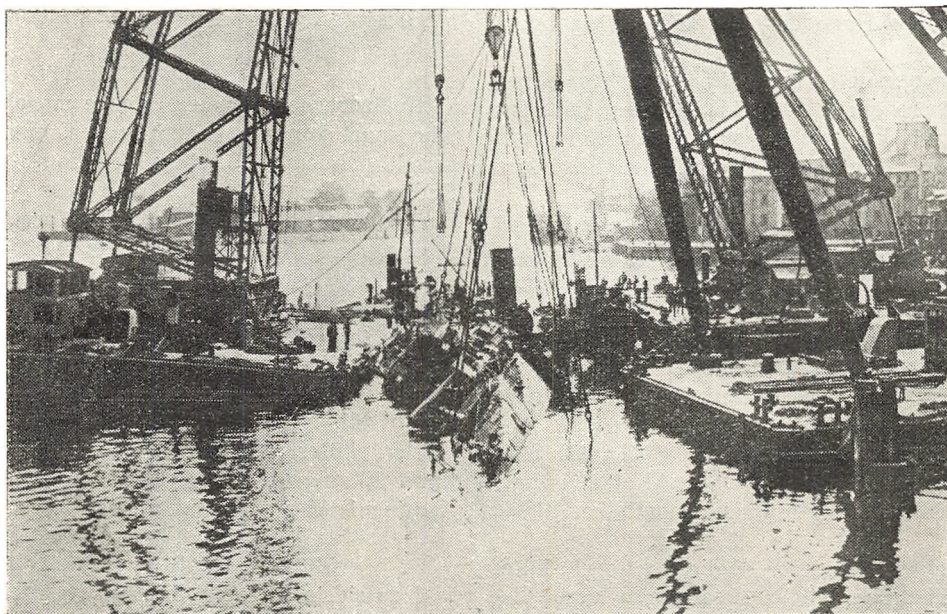
DEN NORSKE BRUTTOFRAGT I 1925 MINDRE

Nedgangen i Fragterne vil utvivlsomt bevirke, at de indsejlede Pund- og Dollarsbeløb vil vise nogen Nedgang i 1925. Da imidlertid Handelsflaaden er øget med ny moderne Tonnage, vil sandsynligvis Nedgangen i Fragtbeløbene ikke blive særlig stor. Omregnes derimod Beløbene til norsk Valuta, bliver Nedgangen betydeligt større, idet Gennemsnitskursen paa Pund fra 1924 til 1925 er faldet med 13.5 pCt. Gennemsnitskursen paa Dollar er faldet med over 20 pCt. Man kan antagelig regne med en samlet Bruttofragt paa 425 à 450 Mill. Kr., sammenlignet med 543 Mill. Kr. i 1924. Af de 425 à 450 Mill. Kr. kom antagelig ca. 200 Mill. Kr. Landet tilgode, idet Resten fragaar som Udgifter i Udlandet. Omtrent hele Flaaden har været i Fart.

Man har endnu ikke fuldstændige Oplysninger til

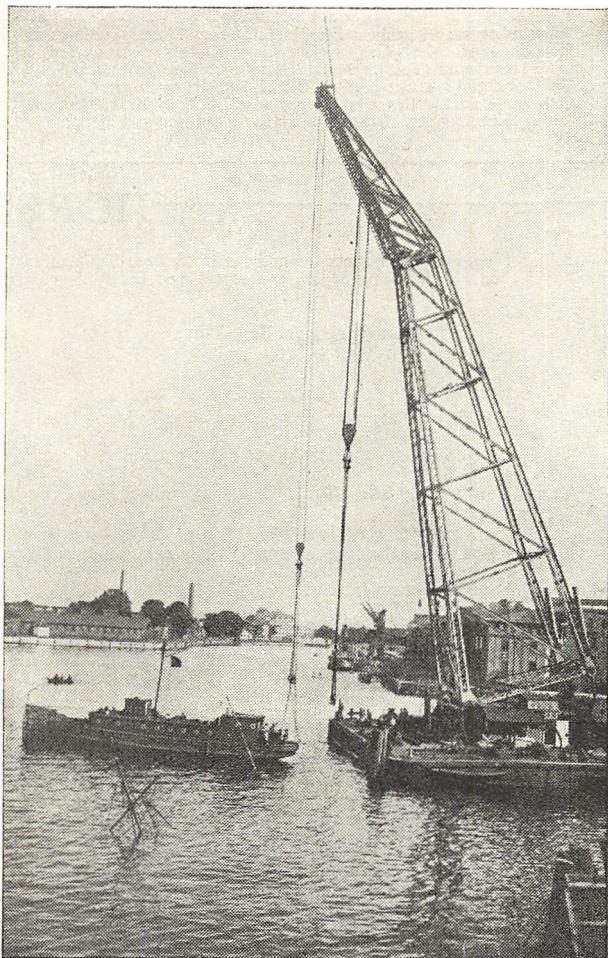
Beregning af den samlede Betalingsbalance i 1925. De Opgørelser man har, tyder imidlertid paa, at Underskudet er adskilligt mindre end i 1924, da det var beregnet til ca. 200 Mill. Kr. Naar Resultatet af Finanstællingen pr. 1. Januar d. A. foreligger, vil der iflg. N. H. & S. T. blive foretaget en fuldstændig Opgørelse.

Underskuddet er som i de tidligere Aar dækket væsentlig ved Laan i Udlandet af Stat og Kommune. Om end Stillingen er adskillig bedret i 1925, er det dog et alvorligt Forhold, at Merindførselen holdes oppe ved offentlig Laanevirksomhed. Det faktiske Forhold er nemlig, at en stor Del af de offentlige Laan gaar til Dækning af ordinære Driftsudgifter, og de Anlæg som bliver bygget, bliver ogsaa saa dyre, at de paa langt nær kan forrente og amortisere den nedlagte Kapital.



Bjergning af en Torpedobaad ved Hjælp af Flydekraner.

BJERGNING AF EN TORPEDOBAAD VED HJÆLP AF FLYDEKRANER



Torpedobaaden »Kaszub«, som havde været til Reparation ved Skibsværftet i Danzig sank efter at have forladt Værftet den 20. Juli som Følge af en Eksplosion i Oliebunkerne. Efter den Stilling, Masterne, hvis Toppe ragede op over Vandet, havde, laa Baaden med en Hældning af ca. 45°, og efter hvad en nedsendt Dykker meldte, hældede Forskibet endnu mere, saaledes at Baaden altsaa maatte være brækket som Følge af Eksplosionen.

Det har ved denne Lejlighed vist sig, at Flydekraner kan yde overordentlig værdifulde Tjenester ved Løftningsarbejder. Baaden vejede 350 Tons, og dens Vægt i Vandet ansloges til ca. 270 Tons. Til Optagelsen af Baaden, der blev overdraget Danzig-Værftet, anvendte dette ved Hækken sin 100 Tons Demag-Flydekran, ved Forskibet en gammel 50 Tons Demag-Mastekran, der oprindeligt havde været anbragt paa Land, men senere var bleven monteret paa en Ponton for at anvendes som Flydekran og endelig midtskibs en 100 Tons Demag-Flydekran tilhørende Schichau-Værftet i Danzig. Det viste sig at være meget vanskeligt at faa Løfttrosserne til at ligge fast om Baaden, men den 25. Juli var det lykkedes at faa dem anbragt, og den 28. Juli, altsaa en Uge efter, at Baaden var sunket, blev den hævet og anbragt i en Flydedok. Den hurtige Bjergning af Torpedobaaden blev kun mulig-gjort gennem det nøjeste Samarbejde mellem de tre Flydekraner. Hele Arbejdet udførtes ved Dampkraft, Kranbevægelserne ved en Tvilling-Dampmaskine og Pontonernes Propellere dreves ved Hjælp af to Dampmaskiner, der var i Stand til at give Pontonerne en Hastighed af 3 Knob.

AUSTRALIENS SKIBSFART

Efter hvad der meddeles fra Melbourne har den australske Regering anmodet den britiske Regering om at sanktionere en Skibsfartsplan, der, saafremt den realiseres, vil faa en vidtrækkende Betydning med Hensyn til Forbindelsen mellem Rigets forskellige Dele og den allerede eksisterende Skibsfart.

Planen gaar ud paa Oprettelsen af et stort nyt Selskab med en Kapital paa £10 Millioner. Der skal bygges 7 moderne Turbinedampere paa 24,000 Tons hver, som skal kunne gøre Rejsen fra Southampton til Perth i Vest-Australien paa 25 Dage, medens Peninsular & Oriental Linjens Baade er 33 Dage om denne Rejse.

Den australske Regering skal have besluttet at yde den nye Linje væsentlig Støtte bl. a. ved at overdrage den Postbesørgelsen, ligesom Linjen skulde have Energet paa Emigrant-Trafikken til Australien. Den nye Rute fra Southampton til Perth skulde gaa over Genova, Bombay og Colombo, og Skibene skulde forsynes med Kølerum af den mest moderne Type. Dette i Forbindelse med Skibenes store Hastighed skulde sætte Australien i Stand til i langt højere Grad end hidtil at konkurrere med de sydamerikanske Kødtruster paa det engelske Marked.

Dødsstødet til den australske Statsflaade.

Det vil sikkert ikke kunne undgaas, at Gennemførelsen af den ovennævnte Plan i nogen Grad vil kollideres med allerede eksisterende australske Skibsfarts-Interesser, men heroverfor maa det fremhæves, at det trods den australske Statsflaades Bestræbelser ikke er lykkedes den at forbedre sine Ruter væsentlig, og Resultatet af Statsflaadens Drift har været yderst utilfredsstillende og nedslaaende, idet Driftstab og Afskrivninger siden 1921 andrager over £11 Millioner.

Statsflaaden opstod under Krigen og som en direkte

Følge af denne, idet en Mængde britiske Skibe i 1916 blev taget ud af den australske Rute og indsat paa de kortere transatlantiske Ruter, hvorfor den australske Regering købte 15 brugte Dampere for at afhjælpe Manglen paa Tonnage, og til disse Skibe kom yderligere et Antal tyske Dampere, der var blevet beslaglagte i australske Farvande.

Desuden indgav Regeringen senere Bestilling paa nye Passager- og Fragtbaade, men før disse var færdige, steg Priserne paa Nybygninger enormt, og Fragterne faldt. Fire af disse Baade, der var paa lidt over 13,000 Tons hver, kostede ikke mindre end £4,651,000.

I 1920 meddeltes det, at Statsflaaden i to Aar havde givet et Netto-Overskud af £903,499, men i 1921-22 var der et Underskud paa £1,171,567 og i 1922-23 et Underskud paa £1,626,150. Flaadens Kapital-Værdi blev i 1923 nedskrevet fra £12,766,938 til £3,718,500, og Fragterne nedsattes. I 1923-24 androg Tabet paa Statsflaaden £480,969, Afskrivninger ikke medregnet, og i 1924-25 var det £200,000. Hele Flaaden, 32 Skibe, af hvilke 21 var lagt op, blev udbudt til Salg i Fjor, men der indkom ikke noget Tilbud.

Den australske Regering mente, at de store Tab skyldtes, at Skibene ikke var tidssvarende, at Driftsomkostningerne var for høje, samt endelig Arbejds-vanskeligheder. Statsflaaden har aldrig kunnet glæde sig ved at nyde almindelig Støtte i Australien.

Neppe en god Forretning straks.

Disse Kendsgerninger har de, der staar bag den nye Plan, taget i Betragtning, og man synes at være klar over, at skønt dens Gennemførelse utvivlsomt vil have en heldig Virkning med Hensyn til Forbindelsen mellem de enkelte Dele af det britiske Rige, vil den grundet paa de høje Afgifter næppe straks blive et meget lukrativt Foretagende.

ESBJERG**Dybder ved daglig Højvande:**

Paa Graadybsbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafgifter:

Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton.

Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³.

Losning og Lastning:

Losning og Lastning 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.

HOBRO

Renø med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Varerafgifter** 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.

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.

FREDERICIA

Ved Bolværket 18', Bolværkerne 5' over d.V. Besejlingsforholdene gode. Ny Havn med indtil 24' Vand. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton:** Indg. 25 Ø. Udg. 25 Ø. **Bugsering uforudbet.** Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst. **Ballastafgift til Havnen:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Ballast** levres paa Siden. **Vand:** Kr. 1.80 pr. Ton. **Losning og Lastning** hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. 8 Tons Kran, Havnepladsen velbelyst, Jernbanespor langs begge Havnens Sider.

KJØBENHAVN

Til Frihavnen en Dybde af 10,0 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. - Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrænding 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 eller andre Skibsforbrænding, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinndrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 50 Net Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Lastning.** I Frihavnen besørger Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Skibsafgift pr. Reg.-Ton** indtil: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre, Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, ere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og Lastning** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i 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. **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 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOLBÆK

Dybden i den gravede Rende over Isefjordsbarren c. 6 m. Bredde 50 m, Dybden i Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5.65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1.9 m. over D. V. Ouraløbet 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 Spødsbjerg 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, 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** **Pakhuse**
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstable.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og Kølhaling.

LØN OG DYRTID I AMERIKA

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Dyrtid og Lønforhøjelser følges ad. Kommer den første vil Lønnen uvægerligt gaa i Vejret og blive ved dermed, indtil Priserne svinger i nedadgaaende Retning. Det har vi set overalt i Europa, og saadan er det ogsaa i Amerika, omend der der gør sig nogle ganske særlige Forhold gældende.

Efter Kriseaarene op til 1907 har der ikke været nogen egentlig Dyrtid i Amerika, og Konsumenterne har ikke haft noget at beklage sig over, selv om Lønningerne blev ved at stige lige til 1913. Saaledes var f. Eks. Murernes Løn i 1913 fem Procent højere end i 1907, Sætternes 12 og Tømmerens 11.7 Procent højere. Prisniveauet følger dog ikke med, og selv i de første Krigsaar var der i Amerika normale Priser, saa at Arbejdslønnens Vækst i Virkeligheden blev et direkte Tillæg. Saaledes havde Gennemsnittet af de 600,000 Arbejdere i New York i 1914 en Løn af 12.70 Dollars, 1915 12.85, 1916 14.43, 1917 16.37, 1918 20.35, 1919 23.50 og 1920 26.52. Dette betyder jo en meget væsentlig Stigning, og den er saa meget større, naar man ser den paa Baggrund af Prisforholdene, som laa helt anderledes i Amerika end i Europa. Først da U.S.A. i 1917 gik med ind i Krigen steg Levnedsmiddelpriserne, og Konsumenterne, der ikke paa noget Felt blev beskyttede af Regeringen, maatte gaa over til Selvhjælp. De indskrænkede alle Udgifter, der ikke var strengt nødvendige og gennemførte det saa konsekvent, at Levnedsmidlerne allerede i 1920 begyndte at blive væsentlig billigere.

Fra 1917 til 1919 var Priserne i Amerika underkastede en vis Kontrol fra Regeringens Side; Præsidenten havde faaet en Række meget vidtgaaende Fuldmagter, som han overgav til en Mængde Nævn, og den nuværende Handelsminister *Herbert Hoover* stod i Spidsen for den Kommission, der havde med Levnedsmidlerne at gøre. Det gik fortrinligt. Det lykkedes Hoover at holde Priserne nede, hvad der vistnok maa siges at skyldes hans personlige Indsats. Samme Dygtighed prægede ikke Mr. *Garfield*, der ledede den Kommission, der havde med Kulforbruget at gøre. Han magtede slet ikke Opgaven, og det var meget hans Skyld, at Kul og Lys var saa forholdsvis dyrt som det var, — ikke mindst den amerikanske Skibsfart beklagede sig herover, men til ingen Nytte.

De amerikanske Priser blev fra 1916 regulerede af den saakaldte National Defence Act, og gennem den fik Præsident *Wilson* Fuldmagt til at fastsætte alle de Priser, som skulde gælde ved Regeringsindkøb. Særlig Jærn-, Staal- og Kobberpriser havde hans Interesse, og han forstod, vistnok meget ved Hjælp af *Herbert Hoover*, at holde dem nede paa et Niveau, der laa meget under f. Eks. det engelske Arbejders Løn steg — men til Gengæld maatte de arbejde længere, og Arbejdstiden blev udnyttet fuldt ud, hvad der ikke var Tilfældet i England, hvor meget var helt kaotisk under Krigen. Ligeledes var Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel af Arbejdskraft udmærket reguleret, indtil Amerika gik med ind i Krigen. Da drager en Mængde af de unge Mænd fra Fabrikerne, og Produktionskostningerne gik meget stærkt i Vejret. Fabrikerne samlede Indtægt beløb sig i 1917 til 42,200,635,483 Dollars, medens Udgifterne saa saaledes ud:

Arbejde, Materiale, Leje	34,625,627,089
Afskrivninger	724,428,231
Tjenestemændenes Løn	555,921,066
Renter	402,834,842
Skat	1,660,051,983
Tilsammen	37,968,863,211
Nettogeinsten var saaledes	4,231,772,272

Disse Tal kaster et klart Lys over Aarsagerne til Fordyrelsen, og endnu klarere bliver det, hvis man ser paa de enkelte Industrigrupper, som var interesserede i Krigsleverancer. De 43 Kobberekskaber, som havde Forbindelse med Staten, tjente i 1913 63 Millioner Dollars Netto, og man var allerede i 1916 oppe paa 257 Millioner; 17 Jærn- og Staalværker havde i de samme Aar en Nettogevinst paa henholdsvis 75 og 470 Millioner Dollars.

De højere Vareværdier betingede de højere Bankkrediter og det stærkere Pengeomløb fulgtes af stigende Priser. Bankerne udlaante i 1914 21 Milliarder, 1919 37.50 Milliarder og i 1920 42 Milliarder; indtil 1919 var alle Lønningerne fordoblede, men alle Husholdsudgifter var steget endnu mere, saa der laa et stærkt Tryk over alle Hjemmene. Klagerne blev flere og flere og det blev nødvendigt at gribe ind. Den 8. April 1917 vedtog Kongressen den saakaldte Food Survey, som umiddelbart efter følges af den meget virkningsfulde Lever Ford Control Bill.

Disse nye Love gav Regeringen Myndighed til at konstatere, hvor store Lagre Fabrikerne laa inde med, og i Løbet af forbavsende kort Tid blev hele den amerikanske Produktion reguleret. Der kom »en Ligevægt i Forholdene som var aldeles udmærket, og naar den indre Ro blev opretholdt paa saa udmærket en Maade, skyldes det ikke mindst det Faktum, at der var Orden i alt.«

Derimod var det umuligt at ordne Kulspørgsmaalet. Forholdene var her stærkere end Regeringen, og med Rette beklagede især Skibsfarten sig Gang paa Gang. Regeringen fastsatte nogle Priser, som Producenterne ikke vilde sælge til — og der var en Tid, da det var helt umuligt at købe Kul til Priser, der laa 27 Procent over dem, som Staten tillod. Der var intet at stille op, og den 18. Januar maatte Kuldiktatoren erkende, at han havde lidt et moralsk Nederlag. Han kunde hverken komme frem eller tilbage.

De ledende amerikanske Banker hævdede, at Dyrtiden vilde være forbi samtidig med, at Vaabenstilstanden blev sluttet. Det gik lige modsat. Da man i 1918 ophævede alle Restriktioner, gik man ind i en Dyrtidsperiode, der var værre end nogen hidtil oplevet. Den ramte særligt Arbejderne haardt, fordi Arbejdstiden var nedsat, og fordi Arbejdsløsheden voksede, da alle de Indkaldte vendte hjem, efter at Krigen var sluttet. De høje Lønninger bevarede, men Arbejdsintensiteten var ikke mere end 60 pCt. af hvad den var under Krigen.

Saaan er Situationen den Dag i Dag. Handelskamrets Beretninger talte ganske vist om Opgang, men man kan ikke komme bort fra det Faktum, at der er altfor lav en Arbejdsintensitet. Der er i Øjeblikket Skibsværfter, der før havde 6000 Arbejdere, som nu kun beskæftiger 300, og der er hele Industrier, som ligger stille og som ikke vil kunne komme igang, førend Lønningerne forandres. Men endnu er der intet der tyder paa Lønreduktioner i Amerika. Hvergang der er Tale om det, svarer Arbejderne med Strike eller med Trusel derom og deres Sammenhold har hidtil været saa stærkt, at man ikke har kunnet tvinge dem til at gaa med til at arbejde paa lavere Lønsatser.

Johannes Lehmann.

„Emma Mærsk“ solgt til Norge.

Den norske Amerikalinie har købt Motorskibet »Emma Mærsk« af A. P. Møllers Rederi, København. Skibet skal indsættes i Stedet for Dampskibet »Rane fjord« i Pacifikrute, overtages i Løbet af Marts og faar Navnet »Førdefjord«.

»Emma Mærsk«, der er bygget paa Odense Staalskibsværft i 1924, er et smukt, moderne Skib paa 3,193 Reg. Tons netto.

KORSØR

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

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

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

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

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

Dobbelt 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.

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 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.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen undt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og Østre Havnebassin 24 Fod, i Vestre Havnebassin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodsning:** Fra Søen til Stige Lodsfrilod. 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, Ophalerbedng for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajeplass for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

MARSTAL

Syd fra gennem Klørby er uddybet til 4,5 m, men Løbet tilsander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. **Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton:** Udenbys: Sejlskibe, ogsaa med Hjælpekrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. Flere Træskibsbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbedinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 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 Skibsmidie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

NEXØ

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

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Ladning besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstørrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodsvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Farløjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Farløjer: 20 — " —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende belæses 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. Dykkerasistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag 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 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 Kornelatorer. Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

**SKIBS-PROVIANTERINGS-
HANDLERE**

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for »Chr. IX Bro« 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassin indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6¼ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægere og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidsrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen 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 Ste. edore til faste Takster.

Jernbanespor hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havne-sporene, Løfteevne 6.000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4.000 Kg. **Kornelator** ved Havnebassin, Kornsvær, med 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhalingsplads for mindre Skibe.

SKIBS-MÆGLERE

Edsv. MÆGLERE · MÆGLERFIRMAER

København:

Danish Shipping Co., Ltd., A/S, Sct. Annæplads 28.

C. K. Hansen, Amaliegade 29 B.

Holm & Wonsild, Amaliegade 36.

A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus: Carl v. d. Hude.

Aalborg: Johs. Utzon.

Esbjerg: I. Lauritzen.

Frederikshavn: Nic. Pedersen, H. Christensens Eftfl.

Nørre Sundby: N. C. Bach.

N. F. Stegmann.

ÆNDRINGER I BRASILIANSKE BESTEMMELSER OM KONSULATS- FAKTURAER OG TOLDAFGIFTER

Den brasilianske Regering har ændret Forordningen angaaende Konsulatsfakturaer, saaledes at det forbydes brasilianske Konsuler at visere Konsulatsfakturaer, saafremt de ikke er ledsagede af den kommercielle Faktura i to Eksemplarer og undertegnet af den Fabrikant eller Eksportør, der har solgt Varen. Ogsaa de kommercielle Fakturaer skal viseres og et Eksempel vedlægges hver Konsulatsfaktura, saavel den, der gaar til det paagældende Toldkammer som den, der indsendes til det statistiske Kontor.

Saafremt den kommercielle Faktura mangler, vil Importøren ifalde en Bøde.

Tidspunktet for de nye Bestemmelser Ikrafttræden er endnu ikke fastsat.

Ogsaa i de brasilianske Toldsatser sker der forskellige Ændringer. Saaledes er Tolden paa Cement forhøjet fra 15 til 20 Reis pr. Kilo og Tolden paa Støbejern fra 20 til 60 Reis pr. Kilo.

Disse Forhøjelser træder i Kraft fra 1. April.

FRAGTRATETALLET FOR FEBRUAR 1926

Fragtratetallet er for Februar beregnet til 102,5;

Jan.-Marts 1925 gsnl.	100.0
Januar 1925	102.1
Februar 1925	99.2
Marts 1925	98.8
April 1925	95.4
Maj 1925	92.8
Juni 1925	93.6
Juli 1925	94.8
August 1925	94.5
September 1925	95.6
Oktober 1925	101.2
November 1925	104.5
December 1925	105.9
Januar 1926	103.1
Februar 1926	102.5

Fragtratetallet var herefter ca. $\frac{1}{2}$ pCt. lavere i Februar end i Januar. En Række Satser viste en noget større Nedgang, deriblandt Raterne i Timecharter og for Korn fra Amerika, men Nedgangen ophævedes delvis ved Stigning for en Del af Kulfragterne, blandt hvilke Kulfragten fra Wales til Sydamerika fortsatte den stærke Opgang fra forrige Maaned.

HAANDBOG I DEN TYSKE SKIBSBYGNINGS- INDUSTRI

Fra Forlaget »Mundus« i Charlottenburg har vi modtaget »Haandbog i den tyske Skibsbygnings-Industri.« Formaalet med Haandbogen er at give alle i Skibs- og Maskinbygning interesserede Kredse en Haandbog, der giver udførlige Oplysninger om og et udtømmende Overblik over Tysklands Skibsbygnings-Foretagender.

En Gennemgang af Haandbogen synes at vise, at man har faaet alt med fra de største af Tysklands Værfter til de mindste, og da Oplysningerne i alt væsentligt stammer fra de paagældende Virksomheder selv, maa man gaa ud fra, at de er nøjagtigere, end det ellers vilde have været muligt at fremskaffe dem.

Bag i Haandbogen findes en Række interessante statistiske Tabeller over Verdens-Skibsbygningen, og den afsluttes med et alfabetisk Firma-Register over tyske Skibsværfter samt nogle tekniske Artikler over Skibs-Dieselmotorer og moderne mekaniske Maale-instrumenter.

TØMMER-TRANSITFLAADNING PAA NJEMEN

Den lithauiske Regering har under 27. Januar udstedt en Forordning angaaende Tømmer-Transitflaadning paa Njemenfloden, der er i nøje Overensstemmelse med, hvad man under de polsk-lithauiske Forhandlinger i København i August-September 1925 enedes om med Hensyn til dette Spørgsmaal. Den nye Forordning indeholder betydelige Forbedringer med Hensyn til Spørgsmaalets Løsning sammenlignet med de tidligere udstedte Forordninger, idet det klart til-

lades polske Tømmerhandlere at sende deres egne Repræsentanter med Flaader og Lægtre gennem Lithauen, og det kun kræves, at Arbejderne skal være lithauiske Borgere. Endvidere tilsikres der ved Forordningen polske Statsborgere Indrejse-Tilladelse til Lithauen, naar de dokumenterer at være interesserede i Tømmerflaadningsanliggender. Det bestemmes ligeledes, at Afgiften for Benyttelse af lithauiske Vandveje ikke sættes højere for Transittømmer end for lokalt Tømmer, og endelig har man opgivet den ved tidligere Forordninger paabudte indviklede Kontrol af Flaaderne ved Passage af Kovno, ligesom det bestemmes, at Forordningen ogsaa gælder for Transit af russisk Tømmer gennem Njemen.

SKIBSSALG

D. F. D. S. har i disse Dage til en herværende Skibsreder solgt Dampene »Kasan«, »Hengest«, »Frejr« og »Esbarn Snare« til Ophugning. Overtagelse straks, Købesum ubekendt.

Samtlige 4 Skibe hørte til Selskabets ældste Baade og repræsenterede tilsammen 2,720 Brutto Register Tons. Ved dette Salg har D. F. D. S. atter fulgt det prisværdige Princip at behæfte den ældste udrangerede Tonnage med Ophugningsklausul, og det maa ønskes, at Eksemplet tages op til Efterfølgelse af saavel danske som udenlandske Rederier i langt større Udstrækning, end Tilfældet hidtil har været. En systematisk Ophugning af al gammel og umoderne Tonnage vil være en vigtig medvirkende Aarsag til en Bedring af Skibsfartens vanskelige Kaar for Tiden.

AARSRESULTATER

Paa et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Dania« vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen at udbetale en Dividende paa 8 pCt.

Bestyrelsen i Dampskibsselskabet »Norden« har Tirsdag vedtaget at indstille til den kommende Generalforsamling, at der for Aaret 1925 udbetales en Dividende paa 10 pCt.

I de tre foregaaende Aar har Udbyttet været 20, 20 og 15 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Pacific« har Tirsdag vedtaget at indstille til den kommende Generalforsamling, at der udbetales 12 pCt. i Dividende.

Overskudet udgør 100,000 Kr., saaledes at der med overførte 32,800 Kr. ialt er 132,800 Kr. til Disposition. Heraf udbetales 72,000 Kr. til Aktionærerne i Udbytte, 45,000 Kr. afskrives paa Skibene, medens 10,700 Kr. overføres til 1926.

Aaret forud var Netto-Overskudet 270,000 Kr., og i de tre sidste Aar har der kunnet udbetales 20, 25 og 25 pCt.

ENGLANDS SKIBSFART EFTER KRIGEN

I en nylig offentliggjort Aarsrapport har »The Liverpool Steamship Owners' Association« foretaget en omfattende Undersøgelse af en Del vigtige Skibsfartsproblemer i det forløbne Aar. Denne velkendte Forenings Medlemmer raader over Skibe med en samlet Tonnage af 5,857,653 B.R.T. eller over 30 pCt. af samtlige engelske Damp- og Motorskibe. Af engelske Skibe med en Fart af 12 Knob og derover tilhører 37 pCt. Foreningen. Af Skibe paa 5,000 B.R.T. og derover hører 35 pCt. under Foreningen. Som Følge af den stærke Depression, der har hersket indenfor Skibsfarten, er dog ikke hele den under Foreningen hørende Tonnage kommet til Anvendelse i Fjor, idet der kun er benyttet, hvad der var nødvendigt til Transporten af en Import af 8,350,000 Tons Varer og en Eksport af 5,350,000 Tons.

Angaaende den engelske Skibsfarts Omfang i 1925 meddeles, at Importen androg 55,000,000 Tons, medens den i 1913 beløb sig til 56,002,000 Tons. Det vil altsaa sige, at Mængden af de transporterede Varer er formindsket, samtidig med at Tonnagen er forøget, men denne Nedgang i Varemængden betyder noget endnu alvorligere. Importen af Raamaterialer til Landet er nemlig gaaet tilbage med 4,000,000 Tons, medens Importen af færdige Varer er steget fra 8,354,000 til 11,200,000 Tons. Eksporten (med Undtagelse af Kul og Koks), der i 1913 androg næsten 17,000,000 Tons, var i

Fjor 12 pCt. mindre. Kul udgør 78 pCt. af den samlede engelske Eksport og viser en meget stor Tilbagegang. I Fjor eksporteredes der nemlig kun 54,090,000 Tons mod i 1913 76,687,000 Tons. Denne Nedgang betyder, at henved 4,000 Rejser ud har maattet gøres af engelske Skibe i Ballast i Stedet for med fuld Last, og de dermed forbundne Omkostninger har selvfølgelig maattet bæres af Importen. I Øjeblikket er den engelske Tonnage større end før Krigen, alle tidligere trafikerede Ruter er gneoptagne og nye er kommet til.

Tonnagen er moderne og konkurrencedygtig.

I det store og hele er Skibene meget moderne og af høj Kvalitet, godt vedligeholdte og vel rustede til at deltage i en eventuelt forøget Skibsfarts-Virksomhed. Af den engelske Tonnage er 25 pCt. bygget i Løbet af de sidste 5 Aar, 50 pCt. er bygget indenfor de sidste 10 Aar, og kun 18 pCt. er 20 Aar eller derover.

Af Verdenstonnagen (den engelske Tonnage undtaget) er ikke mindre end 33 pCt. af Skibene 20 Aar eller derover, og dette er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som baade Amerikas og Tysklands Handelsflaader er skabte under og efter Verdenskrigen, for en stor Dels Vedkommende takket være Statsstøtte. Englands Andel i Verdenstonnagen er dog gaaet tilbage og udgør nu kun 32.2 pCt. mod 44.8 pCt. før Krigen.

KØBENHAVNS FLYDEDOK I 1925

Københavns Flydedok og Skibsværft har Tirsdag udsendt Beretning og Regnskab for 1925, for hvilket Aar der som tidligere omtalt ikke vil blive udbetalt nogen Dividende.

Beskæftigelsesgraden har været mindre end Aaret før, og Kronens store Stigning har bragt Tab paa Lagre, der ellers var optaget til nøgterne Priser paa sidste Regnskab, og svækket Konkurrenceevnen. Men Aaret har dog givet et smukt Overskud, som man imidlertid anser det for rigtigst at anvende til Afkrivninger.

Det forløbne Aar begyndte med en ret god Beskæftigelse i Reparationsafdelingerne — hedder det i Beretningen — og navnlig var Værftet stærkt beskæftiget, da Arbejdskonflikten indtraadte den 18. Marts, saaledes at der derefter gik 3 sædvanligvis travle Maaneder tabt. Efter Standsningen satte Kronens Stigning ind.

Med Nybygningsarbejde har Værftet ikke været fuldt beskæftiget; der fuldførtes dog 4 Nybygninger og 10 Staal-lægtene.

I Aarets Løb er der udført Reparationsarbejder paa 343 danske Skibe og paa 62 udenlandske, ialt paa 265,000 Tons mod 376,000 Tons i 1924; Dokindtægten er gaaet ned fra 312,000 til 210,000 Kr.

I Arbejdsløn er der udbetalt, 4,031,000 Kr., fordelt paa en Arbejdsstyrke mellem 877 og 1663 Mand. Aaret før var Lønnen 6,200,000 Kr., fordelt paa lavest 1,133 og højest paa 1,861 Mand.

Overskudet har været ialt 1,409,000 Kr., hvortil der kommer en Saldo paa 212,000 Kr. fra forrige Aar, saaledes at det samlede Bruttobeløb bliver 1,621,000 Kr.

Herfra gaar Gager, Omkostninger, Renter m. m., tilsammen 1,018,000 Kr., hvorefter Overskudet bliver 603,000 Kr.

Heraf afskrives statutmæssigt 358,000 Kr. paa Ejendomme, Maskiner, Dokker o.s.v. og ekstraordinært 200,000 Kr. paa Lagrene, medens 45,000 Kr. overføres til 1926.

GINO & EGIDIO SALVAGNOEtableret 1870 **VENEZIA** Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE
DAMPKIBS-AGENTER · DAMPKIBS-REDERE
ASSURANCE-AGENTER

**Johan Madsen**

Telf. Central 4735

St. Kongensgade
103

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

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

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir**KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH**

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART

Leverandør til de henvørende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Sæfartsafd.

Laborat-rium: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031
Tigr.-Adr.: „Raket“, København. Privatff. Nora 2393

ISMELDINGER PR. 10. MARTS 1926

Danske Farvande isfri.

Sverige.

Søen ved Härnö: Drivis.
 Angermanälven: Svær Fastis.
 Sundsvall: Søen spredt Drivis. Brämö-Draghällan-Sundsvall og Alnösundet svær Fastis.
 Örskår: Søen isfri. Norra Grepen til Örskår Fastis.
 Söderarm: Søen mod NE Drivis, i øvrigt isfri. Til Furusund Fastis, Rende, lukket for Sejlskibe.
 Sandhamn: Søen isfri. Til Stockholm delvis Fastis, Rende, lukket for Sejlskibe.
 Landsort: Søen isfri. Til Stockholm Fastis, Rende.
 Strömstad: Dynekilden indre Del Fastis, til Laholmen Rende, Svinesund Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
 Idefjorden svær Drivis, til Krokstrand Rende.

Finland.

Meldinger fra østlige Stationer mangler.
 Porkala svær Fastis, lukket.

Kallbådan Pakis, lukket.
 Barösundsfjärden svær Fastis, lukket.
 Søen ved Jusarö Pakis, lukket.
 Hangö Havn og nærmeste Skærgaard svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
 Ved Russarö svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, længere ude Pakis, lukket.
 Hangö W-Fjord og Gullkronafjärd svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
 Åbo, Erstan, Lövkår svær Fastis, kun for kraftige Dampere.
 Vidskärsfjärden svær Fastis, lukket.
 Ved Utö svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, længere ude Pakis, lukket.
 Skiftet, Föglö, Ledsund svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
 Nyhamn, Kobbaklinter Pakis, kun med Isbryderhjælp.
 Mariehamn svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

SØKORTARKIVETS UDSENDelser

Søkortarkivet har udsendt en Fortegnelse over de Forhandlingsartikler, Søkort og nautiske Bøger, som Arkivet udsender.

Af de almindelige Bemærkninger, der ledsager Fortegnelsen, fremgaar, at:

Søkortene er paa enkelte Specialkort nær konstruerede i Mercators Projektion. Det i Fortegnelsen opgivne Maalestoksforhold svarer til en bestemt Bredde, der for de fleste Korts Vedkommende er 56° for de danske Farvande, 62° for Færøerne og 65° for Island.

Maalene i Millimeter paa Kortets Inderramme i Tegningen er angivet i et af de nederste Hjørner af Kortet, hvorved man er i Stand til at kontrollere Kortets Fortrækning.

Dybdene i Kortene er angivet i Meter undtagen i de fleste grønlandske Kort, hvor Dybdene er i danske Favne og Fod.

I Fortegnelsen er opgivet Aarstallet for Kortets Udgivelse. Er der tilføjet et andet Aarstal, betyder det, at Kortet det paagældende Aar er undergaaet saa betydelige Rettelser, at ældre Udgaver ikke bør benyttes. Disse Aarstal findes angivet under Kortets Midte. Aarstallet og den Maaned, til

hvilken de sidste Rettelser er udført i Pladen, er anført forneden tilvenstre under Kortet.

Kortene stemples med den Dato, paa hvilken de udgaar fra Arkivet, og de er rettet til denne Dato saaledes, at enhver væsentlig Forandring, der har været bekendtgjort i »Efterretninger for Søfarende« og er traadt i Kraft, er tilføjet Kortene.

Til de af Arkivet udgivne Bøger udkommer som Regel hvert Aar et Tillæg, der udleveres gratis.

Nye Udgaver af Kort og Bøger samt Annullering af ældre bekendtgøres i »Efterretninger for Søfarende«.

Annullerede Kort og Bøger maa ikke anvendes, da Tilføjelser og Rettelser kun henviser til sidste Udgave.

Søkort Arkivet modtager med Tak enhver Oplysning om Fejl i Søkort og Beskrivelser. For Korts Vedkommende anmodes man om at opgive det paagældende Korts Nummer og Stemplets Dato. Oplysninger ønskes gerne saa udførlige som muligt og bedes sendt under Adresse: Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København, K.

FRASØ, HAVN OG VÆRFT

Kollisionsulykke.

Ved 7-Tiden Lørdag Morgen er der i Snetykning sket en Kollisionsulykke i Karmsundet, idet Bergenske Dampskibsselskabs Dampner »Venus« løb ind i Slæbebaaden »Klar« af Haugesund.

»Klar« sank i Løbet af faa Minutter, og kun en Mand af den 4 Mand store Besætning blev reddet.

Stabelafløbning.

Fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes i Lørdags en Jernbane- og Automobilfærge til Sydfynske Dampskibsselskab, Svendborg.

Færgens Længde er 150', Bredden 29' 6" og Dybden 13' 6". Maskineriet, som ligeledes er bygget af Helsingør Maskinbyggeri, bestaar af 2 Stkr. Compound-Dampmaskiner paa tilsammen 600 I.H.K. Færgen bygges til Bureau Veritas højeste Klasse.

Færgens Navn bliver »Langeland«, og den er bestemt til Fart mellem Svendborg og Rudkøbing, paa hvilken Rute den vil blive sat ind i Løbet af nogle Maaneder.

For Passagerer bliver der indrettet smukt udstyrede Saloner og Promenadedæk. Skibets Hoveddæk indrettes med Jernbanespor for Overførelse af Jernbanevogne mellem Langeland og Fyn. Ligeledes bliver der bekvem Plads for Overførsel af Automobile.

Prøvetur.

Fra A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Onsdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Momba«, bygget for Regning The Adelaide Steamship Company, Ltd., Adelaide, Sydaustralien.

Skibet er bygget til Lloyd's Klasse 100.A.1. og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

331'-0" × 46'-6" × 25'-6"

og Bæreevnen er ca. 5,000 Tons d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler 2,500 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DESPOTER OG ENGLSKE KUL-AFSEJNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange	} Lamberts
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	} Lamberts
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	} Lamberts
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} Lambros,

LONDON

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Cader: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT

SKIBSMÆGLER OG STEVEDØRE

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

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

GRIMSBY

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDØRES

Entreprenører 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.: »Mitchells»
Telf. Nr. 15

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehrens»

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.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM, ANTWERPEN OG HAMBURG

I Løbet af Februar Maaned ankom til Rotterdam 855 Skibe paa ialt 1,287,298 N.R.T. mod 777 Skibe og 1,164,979 N.R.T. i samme Maaned i Fjor. Fra 1. Januar til 1. Marts er der ankommet 1,740 Skibe paa ialt 2,716,015 Tons mod i samme Periode i Fjor 1,639 Skibe og 2,496,000 Tons, altsaa en Stigning paa 101 Skibe og 220,015 Tons.

Skibsfarten paa Antwerpen i de samme to Maaneder viser en Stigning paa 17 Skibe og 171,544 Tons, medens Skibsfarten paa Hamburg i samme Tidsrum viser en Nedgang paa 130 Skibe og 146,103 Tons.

AKTIESELSKABET DAMPSKIBSSELSKABET HEIMDAL

Den ordinære Generalforsamling afholdes Mandag den 15de Marts d. A. Kl. 3 Em. i Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning, Amaliegade 29 A.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1925, samt Fastsættelse af Udbytte.
- 3) Valg af en Kommitteret, samt af to Revisorer.
- 4) Forslag til Ændring af Vedtægternes §§ 15 og 16.

Adgangskort og Stemmesedler, samt Uddrag af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 8. Marts til den 13. Marts incl. imod Opgivelse af Numre for de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænde have lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Fra Damp til Motor.

Sidste Sommer købte Fiskerskipper Aksel Frederiksen, Esbjerg, i England Trawleren »Greenland«, med hvilken han fiskede ved Island; men nu i Vinter har Trawleren været oplagt i Esbjerg Havn. Under Fiskeriet ved Island fik Fiskeskipper Frederiksen Erfaring for, at Dampkraft som Følge af det store Kulforbrug var upraktisk til dette Fiskeri og mener, at Oliemotoren her for ham er mere økonomisk end Dampmaskinen, hvorfor han har besluttet at installere en 200 H.K. Dieselmotor i Trawleren i Stedet for Dampmaskinen. Dette Arbejde er allerede paabegyndt, og Installationen er overdraget Carl B. Hoffmann, Esbjerg.

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING

afholder ekstraordinær Generalforsamling den 20. ds. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ paa Højskolehjemmet i Svendborg.

- Dagsorden: 1. Valg af en Dirigent.
2. Mandkabsforhold.
3. Eventuelt.

P. F. V.

C. P. Lund.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS 9. MARTS 1926.

London	18,73	Madrid	54,55
New York	386,50	Amsterdam	155,10
Berlin	91,85	Stockholm	103,50
Paris	14,25	Oslo	82,80
Antwerpen	17,75	Helsingfors	9,74
Zürich	74,45	Prag	11,45
Rom	15,70	Wien	54,50

POSITIONSLISTE PR. 8. MARTS 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.
s.s. Absalon, Jessen, afg. Porto Rico 2.3.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 22.2.
s.s. Alderney, Jerne, afg. Buenos Ayres 26.2. til St. Vincent.
s.s. Alexandra, oplagt siden 19.9.25.
s.s. Alf, afg. Ghent 6.3.
s.s. Alfa, ank. Sevilla 6.3.
s.s. Algave, Sundvig, ank. København 28.2.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Nuevitas 25.2.
s.s. Anna, ank. København 3.3.
s.s. Annam, Wolff-Jørgensen, ank. Port Pirie 26.2.
s.s. Anneberg, Korff, afg. Hook of Holland 2.3. til Key West.
s.s. Arabien, Olsen, ank. Shanghai 6.3.
s.s. Argentina, Juul Larsen, i Dok i Helsingør siden 23.1.
m.s. Arizona, Sonne, ank. København 27.2.
s.s. Arkansas, Snedker, afg. Sarpsborg 3.3. til Philadelphia.
m.s. Asia, Skjoldam, pass. Perim 21.2. p. R. t. Singapore.
s.s. Askø, Olsen, ank. Korsør 5.3.
s.s. Astrid, Bjarke, ank. St. Vincent 6.3.
s.s. Atlantic, Olsen, afg. Karachi 3.3. til Menado.
m.s. Australien, Christensen, afg. San Francisco 4.3. til Hamborg.
m.s. Avance, Hansen, afg. London 6.3. til København.
s.s. Azel, Magleby, oplagt i København.

B

s.s. Beira, oplagt i København siden 8.12.25.
s.s. Belgien, afg. Hamborg 3.3.
s.s. Bellona, Christensen, i Exportfart, afg. Aalborg 8.3. til Odense.
s.s. Benedikt, Nikolaisen, i Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.
s.s. Bergenhuis, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

s.s. Birgit, Bang, pass. Gibraltar 6.3. p. R. t. Neapel.
s.s. Birte, Christensen, ank. Bathurst 8.3.
s.s. Bodil, afg. Valencia 28.2.
s.s. Bogø, Rasmussen, pass. København 1.3. p. R. t. Reval.
s.s. Bolivia, Prahl, afg. Port Kembla 24.2.
s.s. Bornholm, Hansen, afg. Liverpool N.S. 5.3.
s.s. Bothal, Larsen, ank. Danzig 5.3.
s.s. Botnia, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Genova 3.3.
s.s. Brasilien, Brocks, i Dok i Helsingør siden 6.3.
s.s. Brattingsborg, Christensen, ank. Hamborg 4.3.
s.s. Bretagne, Hartmann, ank. Newport River 1.3.
s.s. Brelland, Hansen, afg. København 8.3. til Blyth.
s.s. Britta, ank. Casablanca 8.3.
s.s. Broholm, Mikkelsen, afg. Lissabon 7.3. til København.
s.s. Brynhild, Huus, oplagt.
s.s. Børglum, Møllerup, ank. New Orleans 7.3.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i Dok i Helsingør siden 25.2.
m.s. California, Wenck, ank. Buenos Aires 27.2.
s.s. Carmen, pass. Skagen 8.3.
s.s. Charkow, Petersen, afg. Ceuta 7.3. til Melilla.
m.s. Chile, Hansen, pass. San Miguel 6.3. p. R. t. Hamborg.
s.s. Christiansborg, Lund, afg. Narvik 5.3.
s.s. Cimbria, Petersen, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. Clara, Jacobsen, afg. Dakar 3.3. til Bremen.
s.s. Copenhagen, Nielsen, ank. Progreso 4.3.
s.s. Cyril, Duhn, pass. Las Palmas 2.3. p. R. t. Hamborg.

D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. Dagmar (J. Lauritzen), pass. Cabo Carvicio 7.3.
s.s. Dan, Mortensen, ank. Philadelphia 27.2.
s.s. Danefelt, Jørgensen, ank. Kalundborg 8.3.
s.s. Danelag, Stage, ank. Gijon 28.2.
s.s. Danemark, Hausgaard, ank. Nordenham 3.3.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
Telegram-Adr.: »Tonnage« Coder: Scott's og Watkins'
HELSINGFORS (Finland)
Filialkontor: HANGÓ
Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition
Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG
TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"
BUNKERS
HELSINGFORS

s.s. *Danery*, Voss, ank. Danzig 6.3.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Philadelphia 4.3.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kobe 3.3.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Honaine 26.2.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. New York 17.2.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorit*, afg. Benghazi 3.3.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Cabocarcvoeiro 3.3.
 s.s. *Ebro*, afg. Cadiz 8.3. til Lissabon.
 s.s. *Egholm*, afg. Port Talbot 6.3. til Trapani.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. København 16.2.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Sagresso 4.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Aalborg 4.3. til Seaham.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Charleston 1.3.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Nørresundby 7.3.
 s.s. *Entigheden*, Christensen, ank. København 5.3.
 s.s. *Erik*, Kulhulk i København.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 4.3.
 s.s. *Esbern Snare*, oplagt siden 4.10.25.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Loveskär 6.3.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Sunderland 5.3.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, pass. Perim 6.3. p. R. t. Suez.
 s.s. *Fanø*, Tønnesen, ank. København 21.2.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Fr.havn og Kbhvn.-Aalborg Rut.
 m.s. *Fionia*, Dahl, pass. Gibraltar 5.3. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Buenos Aires 7.2.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Immingham 5.3.
 s.s. *Frankrig*, afg. Warkworth 3.3., pass. Skagen 6.3.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Willemstad 2.3.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, ank. Aalborg 5.3.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, i Dok i Göteborg siden 11.1.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Bona 7.3.
 s.s. *Frejr*, oplagt siden 6.10.25.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Nyborg 8.3. til Sunderland.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. New York 2.3. til København.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. Klaipeda 5.3.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. New Orleans 3.3. til Aalborg.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Kenitra 7.3.
 s.s. *Gunver*, pass. Brunsbüttel 9.3.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. København 6.3.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Fr.havn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, ank. London 8.3.
 s.s. *Hamnershus*, Rosenhøj, afg. Rotterdam 24.2.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Emden 12.2.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. Almeria 10.3.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, pass. Nyhamn 6.3.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Gibraltar 8.3.
 s.s. *Helga*, afg. Fowey 23.2.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
 s.s. *Hengest*, oplagt siden 8.10.25.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Liverpool 5.3.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 7.3.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Randers 7.3.
 s.s. *Holland*, afg. Danzig 3.3.
 s.s. *Hroar*, Ankersø, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. New Orleans 3.3.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Leith 5.3.
 s.s. *Inger*, afg. Rotterdam 6.3.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Portland 6.3. p. R. t. Boston.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. Norfolk 4.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Savannah 3.3.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Antwerp 7.3.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Mazatlan 5.3.
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 8.3.
 s.s. *Johanne*, ank. Kenitra 4.3.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Huelva 7.3.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Philadelphia 15.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Singapore 3.3. til Bangkok.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Sas of Ghent 7.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Swansea 13.2. til Baltimore.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Reval 19.2.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Tyne 26.2.
 s.s. *Karla*, ank. København 26.1.
 s.s. *Kasan*, oplagt siden 9.10.25.
 s.s. *Katholm*, Falkenberg, afg. Swansea 9.3. til Kbhvn.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Cartagena 2.3.
 s.s. *Kentucky*, Jørgensen, oplagt i Kbhvn. siden 2.3.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Keelung 3.3.

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*

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KONSIGNER DERES SKIBE TIL

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

ROTTERDAM ANTWERPEN HAMBURG

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

Telegram-Adresser:

Rotterdam:	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.

^A/_B **LARS KROGIUS & CO.,** ^O/_Y
 Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

JENS JØRGENSEN & CO
 RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Knud*, Andersen, oplagt i Kbhvn. siden 2.3.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 8.3.
 s.s. *Knud*, Holm-Brinch, afg. Hull 3.3. til Livorno.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Cardenas 3.3.
 s.s. *Kurland*, Meinerts, ank. Fr.havn 25.12.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Melbourne 5.3.

L

s.s. *Lifland*, Veichardt, afg. Mastaganem 6.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 8.2.
 s.s. *Lillian*, afg. Castellan 6.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Newcastle 27.2.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 24.2. til Skandinavien.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 7.3. til Bordeaux.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. St. John N.B. 3.3. til New York.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Port Said 7.3. til Marseilles.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Aalborg 5.3. til Bonen.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Rufisque 2.3.
 s.s. *Margrete*, Mathiassen, afg. Danzig 8.3. til København.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, pass. Cabo Cavoiro 3.3.
 s.s. *Marie*, ank. Hangø 6.2.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Sunderland 8.3.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. San Domingo 20.2.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Horsens.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Houston 17.2. til København.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Oslo 5.3. til Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Swansea 3.3.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 7.3. til Middelhavet.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Troon 1.3.
 s.s. *Møen*, Madsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Køge 5.3.
 s.s. *Nancy*, pass. Ledsund 6.3.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Hamborg 6.3.
 s.s. *Nautik*, pass. Nyhamn 6.3.
 s.s. *Neptun*, ank. Danzig 8.3.
 s.s. *Nerma*, afg. Abo 6.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Cardiff 3.3.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt i København siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Fr.havn siden 1.2.
 s.s. *Niobe*, ank. København 31.12.25.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Castellan 6.3.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Briton Ferry 6.3.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, ank. Syd Afrika 26.2.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Newport Mon 19.2. til La Plata.
 s.s. *Orion*, Bendsen, afg. Birkenhead 3.3. til Llanelly.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 5.3.

P

s.s. *Pacific*, Andersen, afg. Port Said 7.3. til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Hamburg 6.3. til Port Said.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, pass. Suva 6.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, ank. Swansea 22.2.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Vancouver 6.3.
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Libau 4.3. til West Hartlepool.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Randi*, ank. Abo 6.2.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. København 22.12.25.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Exportfart, afg. Leith 8.-9.3. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, pass. Kieler Kanal 9.3. p. R. t. London.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Dunston 8.3.

s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Manchester 6.3.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Exportfart, afg. Newcastle 8.-9.3. til Kbhvn.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Reval 27.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 24.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, Bazzic, afg. Havre 5.3. til Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 26.2. p. R. t. Colombo.
 m.s. *Siem*, Heindam afg. St. Thomas 5.3. til San Francisco.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Newcastle 5.3.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 9.3.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Libau 4.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Haderslev 2.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 21.1.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, ank. Arzew 6.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Aalborg 7.3.
 s.s. *Skinfaxe*, Andersen, pass. Skagen 7.3. p. R. t. Methil.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 3.3.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Porto Vecchio 5.3.
 s.s. *Skotland*, pass. Dover 4.3.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Cardiff 8.3.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 1.3.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Swansea 3.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Oran 7.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 4.3. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. Gibraltar 1.3.
 s.s. *Stella*, pass. Holtenau 8.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 7.3.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Cette 1.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Port Niches 24.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Kbhvn. 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 8.3. til Manchester.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, ank. Aarhus 6.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Exportfart, afg. Kbhvn. 8.3. til Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Rotterdam 2.3.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 4.3.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Catania 2.3.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Moji 5.3. til Vancouver.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Wellington 6.3.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Dok i Helsingør siden 1.3.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. København 5.3.
 s.s. *Tyr*, Holst, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.2.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Helsingør fra 19.2.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Valencia 2.3.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 2.3.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 5.3.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Valencia 3.3.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Las Palmas 6.3.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Port Talbot 6.3.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Nakskov 6.3. til Sunderland.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Norfolk 5.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbhvn. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Rufisque 5.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. River Wear 7.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Chaparra 6.3. til New York.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt siden 27.1.26.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Beachyhead 5.3.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. Nuevitas 25.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 6.3.

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
 VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

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

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons

En " " " " " 550 " " " 14,000 "

En " " " " " 480 " " " 8,000 "

En " " " " " 420 " " " 4,500 "

Slidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

WILTON, ROTTERDAM

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

VØLUND

RAAOLIE MOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaar

Terwanakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

J. C. F. SCHMID
SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikke 57

Grundlagt 1855

AMSTERDAM

Telefon 47410

Telegr.-Adr.: »Jeeffes«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:

AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN
**KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK A/S

MASKIN- & SKIBSBYGGERI

★

Enerepræsentant i Danmark for

HOWDENS
VANDRØRSKEDLER

★

TELEGRAM: VÆRFTET
STATSTELEFON

4

2 TØRDOKKER · 2 FLYDEDOKKER

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilip»

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

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegner

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

løvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier

★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

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

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, Lægttere, Værksteder etc.
Kontrahter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

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

AMSTERDAM

ZAANDAM

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

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

MARIUS NIELSEN & SØN

EDSV. SKIBSMÆGLERE & DAMPSKIBSREDERI

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Statstelf.: 196. Telegr.-Adr.:
„MARIUSON“

KALVEBOD BRYGGE 4,
KØBENHAVN B

A.P. MØLLER

KØBENHAVN

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

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegr.-Adr.: "Holmald"

Amallegade 38

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBØRG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 8430 KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSELSKABET

ORION**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.

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.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegr.-Adr.: VINK&CO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

NYBYGNINGER & REPARATIONER · 2 FLYDEDOKKER
NUMER 1: FOR SKIBE INDTIL 600 TONS LADEEVNE
NUMER 2: FOR SKIBE INDTIL 4000 TONS LADEEVNE

TELEFONER: 76-269

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

STATSTELEFON: 21

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 12

FREDAG 19. MARTS 1926

33. AARG.

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

BLÆSE OG HA' MEL I MUNDEN

Denne Uge staar i Købeståvnet og det danske Arbejdes Tegn, hvis man tør fæste Lid til Dagbladernes redaktionelle Lyrik over disse Begivenheder.

Det er kun glædeligt, hvis store Kredse af Befolkningen føler det som en kær Pligt at købe dansk Arbejde, hvor dette lader sig gøre uden i for høj Grad at skade deres egen Privatøkonomi. Der er jo ingen Tvivl om, at mange af de Ting, vi bruger i vor daglige Tilværelse med Held kan og bør fabrikeres her. Men vi maa passe paa ikke at overdrive denne sunde Bevægelse, saaledes at vi skader i Stedet for at gavne os selv. I den permanente Feststemning hvori de fleste Betragtninger over dansk Arbejdes ubegrænsede Muligheder synes at blive til, er man, forekommer det os, tilbøjelig til at glemme, at vi er et Land ganske blottet for Raamaterialer. Naar den protektioniske Læres Apostle prædiker over Emnet vor altfor store Import, glemmer ogsaa de, som burde vide bedre, at omtrent 50 Procent af vor samlede Import bestaar af Raamaterialer for vort Landbrug og Industri. Vi maa altid huske paa, at vi først og fremmest er en Nation af Agerdyrkere og Købmænd, og at vor høje Levestandard, ja vor hele Eksistens er bygget paa vor Eksport og de usynlige Indtægter, som vor Skibsfart og beslægtede Virksomheder bringer til den fælles Husboldning. Det gælder derfor for os om, at vi ikke forskertser den store Sympati, som vi endnu har i de Lande, — særlig England — hvor Hovedmassen af vore egne Frembringelser sælges. Den kan forskertses ved aggressiv Toldpolitik og ved for selvglad Agitation for vort eget — denne Agitation maa i hvert Fald ikke have en Brod af Boykotning af venligtsindede Nationers Varer. I England har man, og med Rette, følt sig brøsthølden over vore smaalige Forholdsregler overfor engelske Handelsrejsende. Den engelske Presse og forskellige Parlamentsmedlemmer har med nogen Bitterhed harcelleret over, at danske Handelsrejsende vederlagsfrit og uden mindste Indblanding fra de engelske Avtoriteters Side kan sælge danske Varer samt importere dem toldfrit i England, medens engelske Rejsende maa betale svære Afgifter for over Hovedet at faa Lov til at prøve paa at sælge deres toldpligtige Varer her i Landet. Vi er, det ved vi, ikke ene om denne fornærmelige Kopskat paa udenlandske Købmænd. Vort daarlige Eksempel har smittet Norge, Sverige og Finland, hvor man har indført lignende kortsynede Restriktioner — en Form for Skandinavisme vi uhyre godt kan undvære, jo før den forsvinder jo bedre for de nævnte Lande, ikke mindst for os. Vi har ikke Raad til at miste et saa mægtigt Aktiv som Englands Sympati for administrativt Pjank som denne fornærmelige Afgift. Vi kan jo slet ikke eksistere, i alt Fald ikke paa vor nuværende Levestandard, udenom England, vor største og bedste Kunde. Det er vor simple Pligt overfor os selv at vise i Gerninger, at vi paaskønner Englands liberale, vi kan godt sige rundhaandede Handelspolitik over for os. Gaar det England godt, trives vi. Kipling sang: *Who dies, if*

England lives! For os gælder det: *Who lives, if England dies!* Vor Fremtid ligger i Venskab og Samarbejde med England.

Vore engelske Venner er ikke de eneste, der føler sig brøsthølden over vor aggressivt egoconcentriske Politik. Det er lykkedes os at krænke paa det dybeste vore svenske Venner — og Svenskerne har i det sidste Tiaar været os særdeles gode og kontante Venner — ved den meget Hylen op om »Frederik VIII Skandalen«. Saavidt vi husker, er det Indenrigsminister Hauge, der har den tvivlsomme Ære at være den første, der knyttede Ordet *Skandale* til den ganske dagligdags Begivenhed, at et dansk Skib gik til Reparation paa et udenlandsk Værft. En ukritisk Papegøjepresse adopterede med Begærlighed den indenrigsministerielle Kammertone. Særlig *Socialdemokraten* har været højt oppe og langt ude i denne Sag, og dens Redaktør synes at være uvidende om, at i Ulandet betragter man dens fornærmelige Udtalelser som et Udtryk for den siddende danske Regerings Meninger. At han ogsaa er uvidende om, at for hvert dansk Skib, der i de sidste 10 Aar er gaaet til Reparation paa svenske Værfter, er mindst tre svenske søgt til danske Værfter, forbavser os derfor ikke. Mon han ogsaa mener, at *det* er en Skandale?

Vi er meget bange for, at denne evindelige Harpen paa »at bevare Arbejdet herhjemme« — *Socialdemokraten* var igen i Tirsdag ude med en fornærmelig og landskadelig Artikel om dette Emne — vil ramme vort Erhvervsliv paa følelig Maade. Fra svensk Side er der i de sidste Uger placeret mægtige Ordre i England paa Skibstilbehør, som vedkommende svenske Firma plejede at købe i Danmark. Samtidig har de overfor de danske Firmaer betonet, at den eneste Grund hertil er vor Regeringspresses fornærmelige Standpunkt i »Frederik VIII Skandalen«.

Som Nation kan vi ikke eksistere af at »bevare Arbejdet herhjemme« — et Folk uden Raamaterialer kan ikke leve af at barbære hverandre. Vil vi vedblive med at leve vort Liv som en eksporterende Nation, maa vi selvfølgelig ogsaa være parat til at modtage en Del af Betalingen for leverede Produkter i Varer af vore Købere. Vi kan ikke nøjes med at importere Raamaterialer — man kan ikke samtidig blæse og ha' Mel i Munden. Naturligvis kan vi paa forskellig Vis indskrænke Importen fra de Lande, der ikke køber hos os eller lægger toldpolitiske Fodangler paa vor Vej. Det er kun *fair* og rimeligt, baade overfor os selv og overfor de os venligtsindede Nationer.

EN VIS TYPE AKTIONÆRER

Regeringen med sine Skattekrav og sit fordyrerende Lovgiveri, bravt assisteret af en vis Type Aktionærer, hvis Udbytte-Sult aldrig mættes, tvinger Skibsfartens Ledere ind paa denne Vej — at lægge deres Hovedkontorer i Hamburg, London eller Göteborg, skrev vi i vort sidste Nummer. Og tilsyneladende yderst apropos. For næppe var Tryksværten blevet tør, førend Bladene bringer Meddelelse om, at visse

Aktionærer paa Dampskibsselskabet *Heimdal's* Generalforsamling havde forlangt et større Udbytte end de 15 Procent, som var foreslaaet fra Bestyrelsens Side. Det er værd at lægge Mærke til, at Kravet lød paa 30 Procent til Trods for den Kendsgærning, at Dampskibsselskabet som de fleste andre Rederier iaar havde sejlet med Tab. Kun tidligere Aars Henlæggelse gjorde det muligt i det hele taget at betale Dividende. Heldigvis sidder Familien *Carl* med Hovedmassen af Aktierne i *Heimdal* og kunde saaledes forhindre en Udplyndring af Selskabet. Men dette specielle Tilfælde viser bedre end lange Betragtninger, at det ikke er Aktionærerne, der trænger til at beskyttes — som Regeringens ny Aktielovforslag er baseret paa — men at Selskabernes Ledelse trænger til et Værn mod en tilfældig Majoritet af Aktionærer og Spekulanter, som kun har et Formaal: at slagte »Grisen«, naar den er fed nok til at tilfredsstille deres øjeblikkelige Trang til en Profit og rede Penge.

VINTERSEJLADSEN PAA LENINGRAD

At de russiske Myndigheder har brudt deres Løfter om at ville sikre Sejladsen paa Leningrad i Vinter paaviste vi i vort sidste Nr. ved Gengivelsen af den Artikel, Regeringsbladet *Pravda* havde bragt om dette Forhold.

At vor Fremstilling har været rigtig og vor Kritik berettiget bekræftes yderligere ved nedenstaaende klodsede Forsøg, som de russiske Myndigheder nu gør paa at afkræfte de af *Pravda* bragte Oplysninger om Aarsagerne til Misèren.

Interview med Chefen for Leningrad Havn, Kammerat Matvjeeff.

I *Leningrader Pravda's* Gaarsnummer er der ved Uagtsomhed fra Udgeverens Side bleven offentliggjort en Artikel: »Hvad denne Vinters Navigation har lært os«, uden først at være bleven gennemset af Redaktionen. Da Artiklen giver en urigtig Fremstilling af de Forhold under hvilke denne Kampagne er foregaaet, har Redaktionen henvendt sig til Kammerat Matvjeeff vedrørende nærmere Oplysninger. Kammerat Matvjeeff har i et Interview med vor Medarbejder meddelt følgende:

»Først nu, da man er kommen over Isbryder-Kampagnens kritiske Punkt, kan man rigtig vurdere de Besværligheder, som Isbryderflotillen har maattet overvinde. Bebrejdelser vedrørende den »mislykkede« Isbryder-Kampagne er fuldstændig grundløse. Opholdet i Januar Maaned saavel som Ophobningen af Dampere fremkaldtes udelukkende ved en ualmindelig streng Vinter, stærk Frost, Isskruninger og Dannelsen af mægtige Isstrækninger.

De udenlandske Kaptajners panikvækkende Nødssignaler virkede yderst forstyrrende paa Isbrydernes planmæssige Funktion, idet disse lod det paabegyndte Arbejde ligge for at opsøge vedkommende Skibe, som i Reglen forefandt i bedste Orden udenfor al Fare. Kan saadan falsk Alarm ikke have virket hæmmende paa Arbejdet?

Da Isen lukkede Havnen, var alt parat. Man havde tilstrækkelig Kulforsyning til Isbryderne. Isbryderflotillen var i fuldt Beredskab. Dette bevises blandt andet derved, at Reserverisbryderen »Svjatogor«, der almindeligt ikke deltager i Arbejdet, ved Observatoriets første Frostvarsel gik i Arbejde.

Havnens Plan for Isbrydertjenesten blev udarbejdet med en mellemstreng Vinter for Øje og paa Basis af forrige Aars Erfaringer. Men indeværende Vinter bragte mange Overraskelser, f. Eks. regner man med seks Dages taaget Vejr i Januar Maaned, medens der i Aar forekom 18 saadanne Dage.

Reparationen af Isbryderne var tilendebragt i god Tid; kun med »Truvor« opstod der Forsinkelse grundet paa, at denne Isbryder skulde underkastes en Hovedreparation og grundet paa Mangel af visse Reparationsmaterialer.

Det er min Mening — sagde Matvjeeff —, at Havnen nu er blevet Herre over den vanskelige Situation, idet det uden særlige Havarier er lykkedes at føre alle Skibe ud til aabent Vand.

I Øjeblikket er Havnen beskæftiget med at føre en ny Karavane, bestaaende af 14 Skibe, ud. 12 af disse staar allerede paa Kronstadts Red. Indtil Schepelev Fyrst forestaar dem en Rejse gennem svære Isskruninger. Til Hajlod gaar Vejen via det nyudforskede sydlige Farvand. I Omegnen af Hogland venter man alvorlige Hindringer grundet paa Isens Tykkelse. Havnen gaar dog ud fra, at det vil lykkes Karavanen at overvinde disse Vanskeligheder, da Kaptajnerne jo nu er i Besiddelse af fornøden Erfaring, har mere Energi og ikke

saa let taber Hovedet. Den 8.—10. Marts vil alle Skibene have naaet aabne Vande.

Efterretningstjenesten fra Havet virker fuldkommen tilfredsstillende. Hver 3—4 Time modtager Havnen Radiomeddelelser om Tilstandene paa Bugten. Grundet paa de vanskelige Forhold vil Kaptajnerne desuden give extra Efterretninger om deres Arbejde.

Den 26. Februar gaar Isbryderen »Oktober« ud. Den 1ste Marts indhentes Karavanen af »Lenin« og »Truvor« med to Dampere, og om 2—3 Uger gaar Havnen i Gang med at føre en ny Karavane ud.

Krisen er overstaet og Arbejdet gaar nu godt fra Haanden.

Som man ser, mener Havnechefen, Kammerat *Matvjeeff*, at der næsten intet har været i Vejen, at det, naar der endelig har været lidt Vanskeligheder, skyldes, at de fremmede Skibskaptajners hysteriske Optræden har forstyrret Isbrydernes planmæssige Funktion.

Havnekaptajnen, Kammerat *Uskoff*, der ligeledes er blevet interviewet, skyder Skylden paa de fremmede Redere og Skibsførere og den ualmindelig haarde Vinter:

Har Rederne og Skibsførerne opfyldt alle Betingelser fremsat af Havnen vedrørende Sejlads i Isen?

Nej! Ofte har de udenlandske Dampere ikke opfyldt selv de vigtigste Betingelser for en saadan Sejlads, f. Eks. Havnen advarede Dampene mod at gaa ind i Isen uden først pr. Radio at have aftalt det fornødne med den vagthavende Isbryder. Enkelte Kaptajner ignorerede denne Betingelse og blev fanget af Isen.

Vejrforholdene var alt andet end gunstige. Vinteren begyndte tidligt. Frosten tog straks kraftig fat. Drivisen dannede et Bælte paa 70 engl. Mils Bredde mod 1 Mil forrige Aar. Storme førte uafbrudt Isflager fra Bredderne ud paa Bugten, hvor Skibene laa. Ffagerne dannere hurtigt hele Ismarker med mægtige Isskruninger, som indesluttede Skibene. Dannelsen af Ismarkerne foregik saa hurtigt, at den kom Isbryderne i Forkøbet.

Kan man tillægge Observatoriet Skylden? Nej! Det var ganske umuligt at forudsige Vinterens Forløb i de mindste Detaljer. Og disse Detaljer besværliggjorde Arbejdet endnu mere end Frosten, Taage, Øer, Skær og Grunde paa Skibenes Vej umuliggjorde næsten Isbrydernes Arbejde. At jage paa under Sejlads i Taage og risikere at sætte Skibet paa Grund, vilde være meningsløst. Det er naturligt, at Arbejdet under saa strenge, uforudsete Vejrforhold vilde kunne gaa istaa, hvad der dog ikke skete. Isbryderne har lagt en sjælden Haarnakkethed og Energi for Dagen og har sejret.

Havnekaptajnen er dog altsaa klar over, at der virkelig har været en hel Del i Vejen, og forsøger kun at faa Skylden fjernet fra de russiske Myndigheders Skuldre og vælte den over paa de udenlandske Skibe samt paa den strænge Vinter og den megen Taage.

Det staar da altsaa fast, at Russerne helt og holdent har svigtet de Løfter, de gav i Efteraaret, ved ikke i Tide at træffe de fornødne Foranstaltninger til at imødegaa Vanskelighederne, da Vinteren meldte sig tidligt og med stor Styrke.

DE NORSKE MASKINMESTER-LØNNINGER REDUCERES

Norges Rederforbund« har i disse Dage afsluttet »En ny Overenskomst med den norske Maskinistforening.

Uagtet de norske Maskinmester-Lønninger i Forvejen var betydeligt lavere end de danske, skriver *Berl. Tidende*, indebærer den nye Overenskomst, som er gældende fra 1. Marts, en Reduktion i Hyresatterne paa 7½ pCt. Der synes saaledes blandt Søens Folk i Norge at være klarere Forstaaelse end i Danmark af, at Skibsfarten for Tiden lever under meget vanskelige Forhold, og at det er i Søfolkenes egen Interesse, at Fordringerne stemmes ned. Og Norges Skibsfart er endda paa Grund af den norske Kronekurs betydeligt bedre stillet i Verdenskonkurrencen end Danmarks Skibsfart.

Efter den nye Overenskomst varierer Lønnen for norske 1ste Mestre fra 379-574 norske Kr. pr. Maaned,

DEN NORSKE SØFARTS HISTORIE

Naturen selv har gjort Nordmændene til et søfarende Folk, og fra de ældste Tider var de paa Søen og sejlede til fremmede Lande for at sælge og købe. Tidligere end noget andet Folk i Europa vandt Nordmænd Herredømme over Søen og sejlede i regelmæssig Fart over det aabne Verdenshav til Island og Grønland. Det er ikke et Tilfælde, at en Nation som den norske fostrer Mænd som *Nansen*, *Amundsen* og *Sverdrup* — den Type fødes kun af et søfarende Folk med gamle Søfartstraditioner.

Maatte der altid findes en god Sømandsstand og maatte Skibsfarten trives i Fremtiden, da vil det staa vel til i Norge. Historien viser, at Landet trivedes, naar Søfarten havde gode Tider, skriver *Hans Majestæt Kong Haakon* paa Titelbladet af det Pragtværk »Den Norske Søfarts Historie«, hvoraf det Steenske Forlag i Oslo i disse Dage har udgivet det første af de planlagte tre Bind.

Kongens Ord er den rette Optakt til dette vidunderlige Værk, som enhver, der har Søen og dens Mænd kær, bør eje. Saa stort anlagt Værk om Skibsfart er aldrig før offentliggjort, i alt Fald ikke her i Norden.

»Den Norske Søfarts Historie«, fra de ældste Tider til vore Dage, fremkommer med Bidrag fra saa fremragende Skribenter som *Alexander Bugge*, *Frederik Scheel*, *Roar Tank* og *Jac. S. Worm. Müller*. Man faar et Begreb om dette Værks Vingefang ved bare at læse Indholdsfortegnelsen. Begyndende med en glimrende historisk Oversigt gaar Redaktionen detaljevis frem, fra Skibsfarten i forhistorisk Tid, Stenalderen, Broncealderen og den ældre Jernalder, over Skibsfarten i Vikingetiden til den norske Søfarts Blomstringstid under *Haakon Haakonsson* og *Magnus Lagabøter*, om hvorledes Udlændingene erobrede Norges Skibsfart, Nedgangstiden mellem 1319 og 1376, Tyskerne trænger deres Medbejlere ud af Konkurrencen og faar Monopol paa Bergenshandelen, Sejladsen paa Island og Skotlandene, den begyndende Opgang fra Freden i Spejer til 1570 samt nye Opgangstider efter Freden i Stettin 1570 og indtil 1600 — alt dette fra Professor, Dr. *Alexander Bugge's* interessante Pen. Resten af første Bind — fra Side 373 til 546 — Perioden fra Hollændervældet til Handelsempiren — skyldes Hr. *Roar Tank*, hvis glimrende Exposé kulminerer i Skildringen af den norske Skibsfarts gyldne Aar mellem de to Neutralitetsforbund 1780-1800.

Med vaagen Interesse følger man Professor *Alexan-*

svarende til 314-476 d. Kr., og for Undermestre fra 272-418 norske Kr. pr. Maaned, svarende til 225-347 danske Kr.

I Danmark vil de tilsvarende Lønninger fra 1. April være: For 1ste Mestre 460-675 danske Kr. og for Undermestre 245-490 danske Kr.

Med andre Ord: I Norge svarer den højeste 1ste Mester-Lønning omtrent til laveste 1ste Mester-Lønning i Danmark og ligger noget under den højeste danske Undermester-Lønning. Hertil kommer, at de Fartstillæg og Anciennitetstillæg, som de norske Maskinmestre oppebærer, ligger væsentlig under, hvad der ydes de danske Maskinmestre, og tilmed yder de danske Rederier et Tilskud paa 6 pCt. af Lønningen til Maskinmestrenes Pensionering. I Norge findes ingen Pensionsordning for Maskinmestre.

Intet Under, at dansk Skibsfart ikke kan klare sig i Konkurrencen men maa lægge sine Skibe op i et Forhold, som ikke har sin Lige noget andet Sted i Verden.



der *Bugge* Side for Side. Selv hvor han gaar over velkendt Grund, evner han at kaste nyt Lys over de Stier, hvor andre Forskere vankede i det sidste Sekel. Hans nationaløkonomiske Vurdering af den norske Histories Helteskikkelser er baade morsom og lærerig — som i Norge har man sikkert Verden over i den historiske Bedømmelse af mange af Verdenshistoriens Skikkelser forvekslet gode Tider med store Egenskaber, som *Bugge* fremfører om *Olaf Tryggvesson*: »Nedgangstiden varede længe. Alt i Fredsaarene i den senere Del af Haakons Styre ser det dog ud til at være blevet rolige Tider for Skibsfarten. Men saa kom der paany under *Olaf Tryggvesson* en kortvarig Højkonjunktur, og denne er det ikke mindst *Olaf skylder sit straalende Eftermæle*«.

Professor *Bugge* har sikkert Ret i denne Opfattelse. Under den sidste Verdenskrig gjorde han sagtens denne interessante Opdagelse. Hvor er alle de norske, danske og svenske Stormænd blevet af, hvis Fremsyn og Genialitet vi hørte saa meget om under Krigen? Hvor er den Sne, der faldt iøjor? Da de gode Tider skred, skred de ny »Stormænd« med dem.

Og gode Tider, paapeger *Bugge*, var der i Norge, naar Norge selv var neutralt i Stridighederne imellem andre Lande, saa blev der fra Arilds Tid Efterspørgsel efter norske Varer. Naar de danske Vikinger i 886 laa med 40,000 Mand og belejrede Paris, saa skete der forud for den Begivenhed mægtige Indkøb i Norge af Master til de 500 Vikingeskibe, der deltog i denne Færd, man nøjedes i mange Tilfælde næppe med at købe Masterne, det hastede at faa Vikingeflaaden færdig, saa Norge fik sikkert ogsaa Bestillinger paa fuldt monterede Vikingeskibe. Og Hovedparten af Besætningernes Kost ombord i Skibene og ved Lejrbaalene i Land var norsk — norsk Tørfisk, som var let at transportere, fordi den ikke tog meget Plads op og holdt sig godt og længe.

Norge var, naar det paa nogen Maade var foreneligt med Landets Sikkerhed, neutralt, naar dets Naboer laa i Haarene paa hinanden. Og naar Krigene ikke varede altfor længe, havde Norge ret lange Perioder af gode Tider. *Bugge* fremhæver saaledes, at de gode Tider, som Norge havde under Verdenskrigen, og de daarlige Tider, som er fulgt efter, ikke er noget enestaaende Fænomen. Naar der er Krig, da stiger altid Efterspørgslen i de krigsførende Lande til det mangedobbelte, dels efter Fødevarer og dels efter alle de Varer, som behøves til Krigsformaal, f. Eks. Vaaben, Ammunition, Metaller, Trævarer o. l. Følgen er, at Udførslen fra neutrale Lande vokser abnormt, og at disses Handel og Skibsfart, saalænge Krigen varer, faar en unaturlig Blomstring. Men naar Krigen er forbi, slipper Købeevnen op og Efterspørgslen standser brat. Folk brænder inde med deres Lagre, Udførslen standser — en Overgang bliver Nedgangen endda større end selve den unaturligt store Opgang, en Kendsgerning som vor egen Professor *L. V. Birck* allerede under Krigen hævdede, og uden at nogen gad høre paa hans forstandige Ord.

Vi kunde skrive Spalte op og Spalte ned om »Den Norske Søfarts Historie«, saa spækket er den med interessant Stof. Men Pladsen er knap og vi maa sige stop, dog ikke uden at gentage, at dette Værk bør ejes af alle, der har Søen og dens Mænd kær.

FINSK STATS-TØRDOK?

Efter Forlydende paatænker den finske Regering Endnu i denne Samling at forelægge Rigsdagen Forslag om Bygning af en Stats-Tørdok. Der skal allerede foreligge fuldtfærdige Planer for Dokken, paa Basis af hvilke Handelsministeren vil udarbejde sit Forslag.

VOLDGIFTSKENDELSER

Spørgsmaal om Overtidsbetaling.

Sømændenes Forbund har for de af Forbundets Medlemmer, der har været beskæftiget med at rense Tankene i Motorskibet »Mexico«, tilhørende »Det østasiatiske Kompagni«, krævet Overtidsbetaling for dette Arbejde, idet Forbundet til Støtte for dette Krav har henvist til de under 22. Maj 1925 i Forbindelse med Overenskomsten mellem Kompagniet og Forbundet truffne særlige Aftaler, hvis sidste Slykke er saalydende: »For Rensning af Brændselolietanke gives som Ekstrabetaling Overtid for den Tid, Arbejdet varer.«

Sømændenes Forbund har gjort gældende, at da Motorskibet »Mexico« udelukkende sejler med Brændselolie, maa der ifølge den citerede Bestemmelse ydes Overtidsbetaling for Rensning af samtlige Skibets Olietanke.

Det østasiatiske Kompagni er derimod af den Opfattelse, at den nævnte Bestemmelse alene sigter til Rensning af de Tanke, der holder den til Skibets eget Brug bestemte Brændselolie, men derimod ikke de Tanke, der udgør Skibets egentlige Lastrum, og som i nærværende Tilfælde havde indeholdt dels Benzin, dels Petroleum.

Det er under Proceduren oplyst, at den Rensning af Lasttankene, for hvilken der er krævet Overtidsbetaling, bestod i Optagning af Vand samt i Rustbankning, og at der, da dette Arbejde medførte Tilsmudsning af Klæderne, er ydet et Gratiale til de Arbejdere, som havde været beskæftiget ved Rensningen i mindst 10 Dage.

Da der maa gives det østasiatiske Kompagni Medhold i, at Bestemmelsen om Overtidsbetaling direkte kun tager Sigte paa de Tanke, der holder Skibets egen Brændselolie, og da det, der er oplyst under Proceduren, ikke giver Støtte for en analogisk Anvendelse af den paagældende Bestemmelse overfor Rensning af de egentlige Lasttanke, maa det af Sømændenes Forbund rejste Krav kendes uberettiget.

10. Marts 1926.

sign. Adolph Jensen.

Den 7. August 1925 Kl. 5.40 Efterm. ankom Dampskibet »Stella«, tilhørende Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, til Valencia. Skibet ankrede paa et Sted, der af Rederiforeningen betegnes som Valencias Red og af Sømændenes Forbund dels betegnes som Inderred dels som Valencias Havn. Under Opholdet her lod Kaptajnen Søvagten dreje, og Maskinen blev holdt klar. Den 8. August gik Skibet ind til Kajen, hvor det fortøjede Kl. 2.30 Efterm. og var indklareret Kl. ca. 3.

Under Paaberaabelse af Bestemmelserne, i Overenskomstens § 3 har Dæksbesætningen besværet sig over, at der ikke er betalt Overtidsbetaling for Arbejde ud over 9 Timer den 7. August.

Til Støtte for Dæksbesætningens Krav har Sømændenes Forbund anført, at Reglerne i § 3 om Overtidsbetaling maatte komme til Anvendelse fra det Tidspunkt, da Skibet ankrede, idet det i Overenskomstens § 6, sidste Punktum hedder, at Skibet »betragtes som liggende ved Land, saa snart det er visiteret af Toldvæsenet og fortøjet eller ankret i Losse- eller Lastehavn«.

Under Proceduren er der af Rederiet fremlagt en Kortskitse, hvorpaa Skibets Ankerplads den 7. August er afsat som beliggende ved Indløbet til Havnen mellem en under Opførelse værende Pier og en Bølgebryder. Herefter skønner Voldgiftsretten, at Skibets Ankerplads maa betegnes som en Del af Valencias Inderred.

Sømændenes Forbund har nu gjort gældende, at det af den i Sag Nr. 109 afsagte Kendelse fremgaaar, at naar et Skib ankommer til en Inderred, hvor der ikke er almindelig Sejlad, betragtes det som liggende ved Land.

Det ses imidlertid ikke, at en saadan Forstaaelse kan uledes af den nævnte Kendelse, som alene fastslaar, at Gravesend er et saa farligt Sted, at det maa antages at have været nødvendigt at lade Søvagten dreje, medens Skibet her laa fortøjet i Bøjer, samt at det paagældende Sted ikke er nogen Losse- eller Lasteplads.

Under Hensyn til samtlige forannævnte Momenter maa Voldgiftsretten give Dampskibederiforeningen Medhold i, at Dampskibet »Stella« ikke rettelig kunde betragtes som liggende ved Land, før det den 8. August var fortøjet ved Kaj og klareret, og Dæksbesætningen findes derfor ikke paa Bestemmelserne i Overenskomstens §§ 3 og 6 at kunne støtte det rejste Krav om Overtidsbetaling.

10. Marts 1926.

sign. Adolph Jensen.

Sømændenes Forbund har for Dæksbesætningen i Dampskibet »Frederik VIII«, tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab, krævet, at der til 2 Mand, som paa Nattevagten i Søen mellem Kl. 12—4 beordredes til at skrubbe Baadspresenninger, udbetales Overtidsbetaling for 2 Timer.

Rederiet har nægtet at efterkomme dette Krav under Henvisning til, at Dæksbesætningen i »Frederik VIII« og i Selskabets 3 andre Amerikabaade i Henhold til særlig Overenskomst erholder et fast maanedligt Tillæg til Hyren, fordi Rengøringsarbejder i disse Baade maa finde Sted paa Tider, hvor Arbejdet virker mindst generende for Passagererne.

Sømændenes Forbund har anført, at Skrubning af Baadspresenninger ikke henhører under almindelig daglig Rengøring af Skibet, og at dette Arbejde derfor ikke dækkes af den nævnte Gratifikation. Endvidere har Forbundet anført, at naar kun enkelte af Besætningen sættes til et Arbejde som det paagældende, uagtet det i Overenskomstens § 6 bestemmes, at Tiltørningstid er ens for hele Dæksbesætningen, bør saadant Arbejde vederlægges med Overtidsbetaling da det i modsat Fald let vil kunne faa Karakteren af en Slags Straffearbejde.

Idet det bemærkes, at Overenskomstens Bestemmelse om, at Tiltørningstid er ens for hele Dæksbesætningen, efter sin Plads og Sammenhæng alene gælder for Arbejde ved Land, samt at Overenskomsten ikke ses at indeholde nogen Bestemmelse, hvorpaa Krav om Overtidsbetaling for Arbejde paa Vagten i Søen kan støttes, afgøres Sagen derhen, at det nævnte Krav ikke er berettiget.

10. Marts 1926.

sign. Adolph Jensen.

50 AAR

Onsdag den 17. ds. fyldte den administrerende Direktør for »Det danske Kulkompagni« *Th. Adler Svanholm* 50 Aar.

Han er født i Roskilde, Søn af Købmand *L. Th. Svanholm* og Hustru, født Adler, og kom som ganske ung til Handelen. 1901 ansattes han i Verdensfirmaet Vacuum Oil Company og ledede fra 1904 som Direktør Compagniets dansk-norske Forretning i 14 Aar.

I 1918 overtog Direktør Adler Svanholm saa den betydningsfulde Post som Direktør for »Den danske Kulkompagni«, og i de forløbne 8 meget vanskelige Aar har han været sit Selskab en god Mand. Som Følge af den store Tillid og Anseelse, han nyder i Handels- og Forretningsverdenen, har han faaet en Række vigtige Hverv betroet — han har saaledes været Formand i Bestyrelsen for Danske Kulimportørers Association og sidder nu i dets Forretningsudvalg, ligesom han er et skattet Medlem af forskellige andre Foreningers og Selskabers Bestyrelse, saaledes f. Eks. af Dansk Dampskibsrederiforening, Nordisk Fjerfabrik og Vacuum Oil Company.

Personlig er Direktør Adler Svanholm overordentlig afholdt i de videste Kredse for sin store Elskværdighed og Hjælpsomhed.

SØRETEN I BORNHOLMS AMT

Det meddeles herved, at Amtet har beskikket fhv. Dampskibsfører, Redningsbestyrer *L. A. Ødberg-sen*, Nexø, til Sørentsmedlem i Amtet i Stedet for Skibsfører *P. Chr. Sode* af Nexø, der maa antages at være afgaaet ved Døden, for Resten af afdødes Funktions-tid, der vilde være udløben den 31. December d. A.

OPLÆGNINGERNE

Af den under »Dansk Dampskibsrederiforening« Åhørende Flaade var der den 16. ds. oplagt ialt 51 Skibe med en samlet Tonnage af 66,326 Br.R.T. og en Dødvægttonnage af 101,137 Tons.

Dette betegner en lille Nedgang i den oplagte Tonnage, men det maa samtidig bemærkes, at 4 af D.F.D.S.s oplagte Baade er blevet solgt til Ophugning.

VANDMANGEL I CARTAGENA

Efter hvad Nordisk Skibsrederiforening meddeler, hersker der for Tiden Vandmangel i Cartagena, og Skibene kan ikke regne med at faa Vand fra Vandværket, da alt Vandet maa reserveres til Byens eget Brug, og hvis der ikke snart falder Regn, vil der antagelig være Vandmangel i Cartagena hele Sommeren igennem.

ISFORHOLDENE VED LENINGRAD

Under 5. Marts har Generalkonsulatet indberettet til Udenrigsministeriet, at Isen paa den finske Bugt som Følge af det indtraadte Tøvejr nu kun strækker sig ca. 200 engl. Mil ud fra Leningrad.

I Løbet af den forløbne Uge er der blevet ført 12 Dampere ud fra Havnen. Isbryderen »Svjatogor«, der fører 4 russiske Dampere »Jakob Sverdloft«, »Trotzki«, »Jan Tomp« og »Sovjet« ligger i Spidsen for Karavanen og befinder sig ved Øen Rothschar; Isbryderen

»Jermak« med Dampene »Vantzlav Vorofski«, »Asiatic«, »Helga Bagge« og »Pallas« har naaet Seskær; Skibene »Bolschevik«, »Laura Mærsk«, »Hornbach« og »Atlantic« ligger for Øjeblikket uden Isbryder ved Tolbuchin Fyret, men bliver antagelig i de nærmeste Dage afhentet af Isbryderen »Jermak«.

I Dag skal Isbryderne »Lenin« og »Truvor« gaa i Gang med at føre Dampene »Johannes Russ« og »Jesie Mærsk« ud fra Havnen.

"DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 16. Marts 1926.

Som bekendt udløber den engelske Statsgaranti over for Mineejerne den 1. Maj i Aar, og en af Regeringen nedsat Komité har i disse Dage afgivet sin Betænkning. Enhver er klar over, at der maa gøres en Forandring i hele Minedriften; men som det kan ventes, naar saa store Interesser staar paa Spil, og hvor Landets allerrigeste og allerfattigste er de implicerede Parter, kommer det ikke til at gaa stille af.

Hele Landet — ja hele Verden — er interesseret i en fredelig Ordning, men begge Parter maa ofre noget, og en Strike vil sandsynligvis være den daarligste Udvej. At Minedrift ikke altid er en Guldgrube bevises tydeligt derved, at 73 pCt. af alle de Kul, som er produceret i sidste Kvartal af 1925, har givet Tab, og for at holde Driften vedlige maa Udgifterne paa en eller anden Maade bringes ned og Salget centraliseres.

Totaludskibningen fra U.K. i Januar-Februar Maaned 1926 beløb sig til 9,100,000 Tons Kul, Koks og Briketter sammenlignet med 9,250,000 T. i 1925, og ikke mindre end 12,250,000 T. i samme Tidsrum i 1923. Samtidig har Bunkerleverancer i de samme Tidsrum været henholdsvis 2,590,000 T., 2,835,000 T. og 3,125,000 T., og hvad disse mindre Kvanta betyder for Handelen og Skibsfarten er let at regne ud.

Raterne for Kul til River Plate og Middelhavet holdes oppe af naturlige Aarsager, men det er derfor ikke udelukket, at en Stigning i Kulpriserne kan bevirke en Nedgang i Fragterne. Modsat kan en større Efterspørgsel efter Tonnage for hurtig Levering stimulere Fragterne, og saaledes som de hjemgaaende Markeder nu ligger, staar det i Redernes Magt at holde Markedet oppe.

Fragtmarkedet er ellers uforandret, hvad Rater og Betingelser angaar — maaske med en lidt bedre Efterspørgsel fra La Plata og Nord-Staterne, men Tonnagens Rigelighed gør, at Befragterne stadig »har fat i den tykke Ende«.

TRÆLASTMARKEDET

Betingelserne for den kommende Hvidehavssæson er nu offentliggjort. Klogeligt har Befragterne undladt at nævne nogen Rate, men ad Omveje ladet formode, at deres Idé er ca. 58/- for 6/800 Stds. Baade og ca. 55/- for 1,000 Stds. Betingelserne er forresten ikke saa lidt forandrede — naturligvis i Redernes Disfavør. Da langt den overvejende Del af Farten paa Hvidehavet besørjes af skandinaviske Baade, kunde en fælles Optræden sikkert faa den forønskede Virkning, og Befragterne burde en Gang for alle faa Forstaaelsen af, at der er Grænser for, hvad der kan bydes Skibsfarten.

Et Rygte om, at Hvidehavet i Aar vil faa et mindre Kvantum til Udslibning, end Tilfældet var i Fjor, skal vel tjene til yderligere at trykke Markedet.

Østersøen er blottet for Interesse. Der slutes en Del til uforandrede og kun lidet tilfredsstillende Rater, saaledes rapporteres:

800 Stds. Råfød/London sluttet til 41/-; 680 Stds. 2 Söderhamns/Hull 44/-, old Scanfin; 500 Stds. 2 Skel-

lefteå/Grimsby 47/-, old Scanfin; 540 Stds. Kemi/Antwerpen 37/6d.; 500 Stds. Raumo/Antwerpen 35/-; 430 Stds. Trångsund/Bristol 53/-, Backrut; 430 Stds. Trångsund/Sharpness 50/-, Backrut; 950 Stds. Uleåborg/London 43/6d., Juni.

KUL, KOKS ETC.

De allerfleste prompte Laster til Danmark er sluttet til daarlige Rater, og nye Forretninger kommer trent i Stand.

3,000 Tonnere er værd ca. 5/3, 2,500 T. 5/4½-5/6d. og 2,000 T. 5/9d. Rotterdam/Vejle har betalt 6/- for 2,000 Tonner, April. Koks slutes næsten ikke, og Raten fra London ligger omkring 8/-, Mersey 8/6d.; Kul Tyne/Malmø 5/6d. for 2,000 T.; Danzig 5/9d. 2,000 T., Memel 6/6d. for 1,500 T.

»Coasting og Bay« er uforandret.

MIDDELHAVET ETC.

Til Genoa Range betales endnu ca. 10/6d. for store Baade. Catania 12/- for 1,350 T.; Porto Empedocle 11/9d. for 1,900 T.; Alexandria gøres til 12/- 13/-; Las Palmas 9/9d. 10/-; Dakar 9/9d. Efterspørgselen er betydelig mindre; men det er ikke usandsynligt, at Kulsituationen i U.K. vil foranledige, at Købeordrerne igen strømmer ind.

Hjemover er det lige haabløst, og flere og flere Baade vælger at gaa hjem i Ballast. Alexandria/Hull har sidst betalt 10/6d. pr. 60 cbf. Sortehavet kan ikke komme over de usle 12/3d. Basis Kontinentet. Donau er daarligt repræsenteret, da Importørerne fremdeles holder sig afventende.

NORD AMERIKA-GULFEN ETC.

Vestover tilbydes mange Cementlaster, Kainit, Mursten samt andet Bygningsmateriale; men saa længe Returfragterne holdes paa det nuværende Niveau, slutes meget lidt, og Befragterne maa være forberedt paa at maatte højere op, hvis de vil have Rederne til at tage Chancen. Korn fra Atlantic til U.K. rapporteres slutes til 1/9d. pr. qtr., 1/6d. hvis Antwerpen-Hamburg; Vestitalien 11½ 12 Cents 1-2 Lossehavne; Grækenland 14-15-16 Cents henholdsvis 1-2-3 Lossehavne o.s.v. Hørfrøkager Staterne/Rotterdam 12 Cents; Sukker Cuba/U.K.-Cont. 16/- for 3,000 Tonnere, 14/- for 4/5,500 Tonnere, Japan Doll. 6½; St. John/U.K. 15/6d., Marseille 17/6d.; Kul Hampton Roads/Vestitalien Doll. 2/30 2/40 1-2 Lossehavne; Buenos Aires — La Plata 16/9d. Gulfen/U.K.-Cont. Doll. 4/10 fri Lastning. Oliekager Gulfen/3-4 Danmark Doll. 5.—/5.10.

Fra Vancouver til U.K.-Cont., April, er betalt 26/- for en 6,600 Tonner, og denne Baad skifter fra New York i Ballast.

SYDAMERIKA

Marts Baade faar 19/6d. 20/- Wales/Buenos Aires, 19/- 19/6d. Montevideo, 19/- 19/6d. Bahia Blanca, 18/6d. Santos, 18/- Rio. Grangemouth/Buenos Aires 20/- for 5,000 Tonner; Rotterdam/Buenos Aires 19/-.

For prompt Lastning i River Plate er Rederne

SØ- OG HANDELSRETS DOM

Ved Certeparti af 8. December 1923 befragtede A/S De forenede Kulimportører den Dampskibsselskabet »Dana« tilhørende Dampner s.s. »Dannebrog« for tre consecutive Rejser fra Skotland til Esbjerg-Dok med Kul og Koks. Fragten var fastsat i engelske Pund, men skulde efter Certepartiets Post 2 D. betales »ved Ladningen Udlosning kontant til den løbende Kurs paa Udlosningsdagen for anerkendte Sigtveksler paa London«. Ifølge Certepartiets § 17 skulde Modtagerne besørge Losningen af Lasten, saaledes at Skibet skulde betale et Beløb fastsat ifølge Tarif godkendt af Baltic and White Sea Conference. Under Skibets første og anden Rejse var Vandstanden i Dokgaten saa lav, at Skibet maatte losse en Del af sin Ladning i Tidevandshavnen, førend det kunde passere gennem Dokgaten ind i Dokken for at losse sin Ladning der. For den første Rejse drejede Losningen i Tidevandshavnen sig om 298 Tons Kul og for den anden Rejse om 375 Tons Kul og 228 Tons Koks. Der er nu opstaaet Uoverensstemmelse mellem Parterne Nordisk Skibsrederforening og Dampskibsselskabet »Dana« ved Suenson & Jespersen paa den ene Side og Ladningsmodtagerne I. Lauritzens Kulforretning i Esbjerg paa den anden Side, dels om i hvilket Omfang Ladningsmodtagerne skal betale de med Losningen i Tidevandshavnen forbundne Omkostninger, dels om efter hvilken Kurs Fragten skal afregnes, og Rederforeningen har under nærværende Sag paastaet I. Lauritzens Kulforretning A/S dømt til Betaling af 3,161.30 Kr. med Renter 6 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 9. Juli 1925, til Betaling sker.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundet mod Betaling af 296.41 Kr. Det paastævnte Beløb fordeler sig saaledes: 2,141.24 Kr. vedrørende Losningsudgifter, 723.65 Kr. Kurs-difference, Resten 296.41 Kr. er det af de Sagsøgte anerkendte Beløb.

Hvad Losningsomkostningerne angaar, har Sagsøgerne erkendt, at Rederiet skal betale de Omkostninger, der var forbundne med Letning af Skibet, for at det kunde flyde ind i Dokken; men Sagsøgerne hævder, at der er beregnet Skibet forskellige Beløb, som det ikke bør bære. De henviser til Certepartiets Bestemmelser om, at Modtagerne skal besørge Losningen af Lasten, og at Skibet kun skal betale ifølge Tarif godkendt af Baltic and White Sea Conference. Denne Tarif fastsætter for Losning af Kul og Koks i danske Havne henholdsvis Kr. 1.25 og 2 Kr. pr. Ton, foruden et Tillæg for Kran. Herefter skulde Losningsudgifterne for den første Rejse kun beløbe sig til 372.50 Kr. og for den anden Rejse 924.75 Kr., men Ladningsmodtagerne har krævet henholdsvis 652.05 Kr. og 1,611.14 Kr. Endvidere er Rederiet ved Losningen blevet debiteret for forskellige Beløb, der efter dets Mening er det uvedkommende, nemlig til Gertmand, Vogn-tilsættere, Aflæsning paa Kulpladsen og Formand samt Reparation af Lossegrejser.

De Sagsøgte har nægtet at være pligtig til at godtgøre Rederiet disse Beløb, som de Sagsøgte selv har udlagt. Losningen i Tidevandshavnen var i og for sig Ladningsmodtagerne uvedkommende, og naar de er gaaet ind paa at besørge denne Losning, har det kun været under den selvfølgelig Forudsætning, at Skibet betalte de hermed forbundne Udgifter efter Regning. Udgifterne har alle været nødvendige og forsvarlige.

Retten maa give de Sagsøgte Medhold i, at de her omtalte Losninger i Tidevandshavnen, der foregik udenfor den i Certepartiet fastsatte Losningsplads, ikke falder ind under

Bestemmelserne i Certepartiets Post 17, og da det er uomtvistet, at de Sagsøgte selv har udlagt de omhandlede Beløb, om hvis Forsvarlighed der ikke er Grund til at tvivle, vil de Sagsøgte Frifindelsespaastand paa dette Punkt være at tage til Følge.

Kursforskellen 723.65 Kr. vedrører det Spørgsmaal, hvorvidt Ladningsmodtagerne har været berettigede til at afregne Fragten til den Kurs, der blev noteret Dagen før Skibet blev udlosset, eller om de, hvad Sagsøgerne paastaar, skal afregne til den paa Udlosningsdagen fastsatte Kurs. Det er herved oplyst, at Skibet paa den første Rejse var udlosset den 22. Januar 1924 Kl. 11.30 Form. og paa den anden Rejse den 19. Februar s. A. Kl. 5.30 Form. Sagsøgerne har til Støtte for deres Standpunkt henvist til Sø- og Handelsrettens Dom af 11. November 1925, i hvilken for et lignende Tilfælde udtales, at Certepartiets Bestemmelser maa forstaaes som tagende Sigt paa Øjeblikkets Kurs i Handel og Vandel d. v. s. den Pris til hvilken den vedkommende udenlandske Møntsort kunde købes hos herværende Bank eller Bankier paa det Tidspunkt, da Beløbet var forfaldet. Det siges videre i den omtalte Dom, at Afregning ikke kan fordres efter den den foregaaende Dag officielt noterede Kurs, men derimod vel efter en Kurs til hvilken engelske Pund kunde købes paa Udlosningsdagen om Formiddagen, hvis en saadan Kurs kunde konstateres. I Mangel heraf maatte det blive Udlosningsdagens officielt noterede a vista Kurs, hvorefter Afregning maa ske, idet man paa det Tidspunkt, da Beløbet var forfaldet, i hvert Tilfælde vilde kunne sikre sig engelske Pund til den Kurs, som senere paa Dagen maatte blive noteret.

De Sagsøgte har med Hensyn til denne Dom gjort gældende, at den er baseret paa en Fortolkning af Certepartiets Ordlyd, men ikke kan være bindende for nærværende Sag, idet det er Coutume indenfor Kulbranchen, at Fragt i fremmed Mønt for Skibe, som har været i Esbjerg med Kul i de senere Aar, altid er blevet omregnet efter den Kurs, der var noteret paa det Tidspunkt, da Skibet blev udlosset. De Sagsøgte har til Støtte herfor fremlagt 2 Erklæringer fra Mæglerne Lauritzen og Larsen i Esbjerg.

Sagsøgerne har bestridt Tilstedeværelsen af nogen Coutume i den af de Sagsøgte angivne Retning og selv om noget saadant er Skik og Brug i Esbjerg, kan dette ikke være bindende for Rederiet.

Retten maa henholde sig til det i den tidligere Dom af 11. November 1925 udtalte, uden at der kan lægges nogen Vægt paa, hvad de Sagsøgte har anført om Coutume i Esbjerg, og Sagsøgenes Paastand paa dette Punkt vil derfor være at tage til Følge.

I Henhold til foranstaaende vil der være at give Dom for 296.41 Kr. plus 723.65 Kr. eller ialt 1,020.06 Kr. med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger findes de Sagsøgte at burde betale med 100 Kr.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte, I. Lauritzens Kulforretning A/S, Esbjerg, bør til Sagsøgerne, Nordisk Skibsrederforening og Dampskibsselskabet »Dana« ved Suenson & Jespersen, betale 1,020.06 Kr. med Renter 6 pCt. p. a. fra den 9. Juli 1925, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 100 Kr.

(Fortsat fra Side 195).

stadig handicapped. En Del Baade er lagt paa berth i Buenos Aires, og forhaabentlig bliver Resultatet bedre, end hvad der kan faas paa Charter. Buenos Aires/U.K.-Cont. med Option af Spanien-Portugal-Middelhavet svinger omkring 11/6d. Basis; Bahia Blanca og up river, n.a. San Lorenzo ca. 12/6d., Santa Fé 14/-. Maj/Juni er værd ca. 17/-. Lorenzo/U.K.-Cont.; Hørfrø, Juni-Juli Lastning, Santa Fé/Melbourne noteres i 30/31/3d.

Chile/U.K.-Cont. April-Maj noterer 20/- Salpeter, 22/6d. Byg, 25/- Havre, og Havre til 2 Havne Australien à 25/-.

ØSTEN

Vestaustralien/Europe, April, indikerer 25/-; Sydaustralien/Alexandria 25/-, Rio-Santos 22/6d. Markedets Stilling udtrykkes bedst ved, at en Baad nu i Sydaustralien er gaaet i Ballast til Durban for Ordre. Bombay/U.K.-Cont. prompt Lastning, er gjort til 16/6d. d.w., Burmah/Holland 20/-; Saigon noterer 20/- til Kontinentet og Saigon/6Havne paa Cuba 32/6d. Vladivostock/Dalny er uden Noteringer. En større Baad er

sluttet Java/Calcutta 13/-, Option Calcutta & Madras 13/6d. Sydafrika har ikke genoptaget Majsbefragtingerne, og Kul Durban/Bombay-Karachi sluttet til 11/6d. Colombo 9/9d., Singapore 10/6d. Mauritius/U.K.-Cont., Aug.-Sept., søger et Par 7/10,000 Tonnere à 22/6d., Option Halifax St. John eller Montreal 27/6d.

TIME CHARTER

For en sydamerikansk Rundrejse, Levering Hamburg, Tilbagelevering U.K.-Cont., faas Tonnage til 3/9d. for 7-8,000 Tonnere. Franske og engelske Befragtere er i Markedet for flere Baade for 3-6-9 Maaneder til lignende Rate. Det vestindiske T/C Marked er ganske demoraliseret. En 4,000 Tonner ses sluttet til 75 Cents.

DEN FINSK-SYDAMERIKANSKE LINJE AABNES

Den første finske regulære Dampskibsforbindelse med de oversøiske Lande aabnes i April, idet Finland Syd-Amerikalinen med fire Dampskibe optager Trafikken mellem Finland og Rio de Janeiro.

KAMPEN OM KULMINERNE I ENGLAND

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

For en Maaned siden bragte vi paa dette Sted en ret detailleret Omtale af det engelske Kulspørgsmaal, og vi pointerede, at man med stigende Nervøsitet saa hen til den Dag, da Kulminekommissionen vilde afgive sin Betænkning. Overalt og i alle Befolkningslag har man lige fra Efteraaret haft en levende Forstaaelse af, at der her ikke var Tale om nogen almindelig Arbejdskonflikt, som lod sig ordne efter en kortere eller længere Kamp. Det er i Virkeligheden en politisk-social Bevægelse, som naar højt op og langt ned. Der er ingen, der ikke berøres af den, og rent udenrigs-politisk set kan den faa meget alvorlige Følger. Kul-krisen har hele Tiden været Ministeriet Baldwins Akilleshæl; uden den havde det i Dag siddet ganske overordentligt stærkt. Hvor fast det sidder nu, vil de nærmeste Uger vise.

*

Den store Kommission afsluttede sine Møder, der har været meget talrige og ofte meget bevægede, først i Januar Maaned, og der var senere nogle enkelte Sammenkomster mellem Repræsentanter for Arbejderne og Arbejdsgiverne. De kom dog ikke hinanden et Skridt nærmere. Hverken Grubejernens Ordfører, Mr. *William's*, eller den fremragende Grubeekspert Sir *Richard Redmane* har kunnet skaffe noget Forligsgrundlag, og som udviklet i Artiklen her i Bladet den 12. Februar, indtog Arbejderne en mere og mere stejl Holdning. De har hele Tiden haft en Følelse af, at de stod stærkt, og det gav deres Førere og deres Erklæringer en Selvtillid, som ikke vidnede godt om den kommende Tid. Der var ikke Tale om at gøre selv den mindste Indrømmelse; hvad man havde ventet i den ene og den anden Retning, vilde man paa ingen Maade give Afkald paa igen.

Da Kommissionsmøderne var holdt op, traadte et Udvalg sammen for at redigere den Betænkning, som skulde tilstilles Parlamentet og senere Offentligheden. Heller ikke dette Redaktionsarbejde har været lutter Idyl, og det gik langsommere end ventet. Men alt har som bekendt en Ende, og den 10. kom Betænkningen, der skal være et stort Værk, fuldt af Dokumenter, Ræsonnementer — og Mistvivl om det hele.

*

Betænkningen er under Hovedredaktion af Kommissionens Formand, Sir *Herbert Samuel*, som efter Sigende ikke skal lægge Skjul paa, at han ser meget alvorligt paa Situationen. Saadan refererer i hvert Fald de engelske Blade, og selve Beretningen er endnu ikke naaet her til Landet, da disse Linier skrives.

Kommissionen afviser paa den ene Side en Fortsættelse af den nuværende Tilstand med stort Stats-tilskud. Det kan ikke blive ved, dels da det koster Statskassen alt for meget og dels da det kan drage Konsekvenser efter sig. Da Minerne fik dette rent foreløbige Tilskud, var der øjeblikkelig en Del Industrier, som gerne ønskede at komme i Betragtning, og to Gange maatte Premierminister Baldwin pointere i Parlamentet, at der blot var Tale om en ren midlertidig Foranstaltning, som kun skulde gælde indtil man vandt den fornødne Klarhed. Var Kommissionen nu gaaet med til en Forlængelse af disse Ydelser, havde det været en meget kostbar Sag samtidig med, at den havde haft en ny industri-politisk Orientering til Følge. Dette har man ikke villet være med til, og man har derfor henstillet til Regeringen, at Tilskudene ophører. Men saa snart dette bliver Tilfældet, er der mange af Minerne, som vil give store Tab, da Arbejdslønnen er saa høj, at det ikke vil kunne betale sig at drive dem. Enten maa Lønnen ned, eller Arbejderne maa arbejde længere end de $7\frac{1}{2}$ Time, der nu er Tale om; men ingen af Delene vil de gaa med til, og de har

tillige stillet sig aldeles afvisende overfor Kravet om, at den ensartede Løn skulde afskaffes. De saakaldte Distriktslønninger, som Mr. *William* gjorde sig til Talsmand for, idet han lagde de enkelte Miners Rentabilitet til Grund for Arbejdslønnens Udregning, har man forkastet, og alle de Reformkrav, som før var stillede af Minearbejdernes Tillidsmænd, og som Arbejdsgiverne vilde gaa med til at opfylde, er nu blevet afvist som værende ganske utilstrækkelige. Følelsen af egen Magt fik dem til at gaa vidt.

*

Det var Arbejdernes Maal at faa Gruberne nationaliseret, og de udtalte gentagne Gange til Betænkningen, at de følte sig aldeles sikre paa, at de igennem deres Sammenslutninger vil være i Stand til at omorganisere og lede hele Landets Grubedrift. De har lokket med, at det da vil være muligt at faa Kulindustrien til at hvile i sig selv. Men hver Gang det kom til Spørgsmaalet om, hvem der skulde bære eventuelle Tab, mærkede man alt for tydeligt, at de i det mindste ikke vilde være med. Enten maatte det blive Konsumenterne eller Staten. Denne ganske negative Holdning fra Arbejdernes Side bevirkede, at man meget hurtigt forlod enhver Debat om Naturalisering, og Kommissionsbetænkningen gaar da ogsaa ud paa at forkaste alle de Forslag, der er stillet i denne Retning. Derimod vil man gerne gaa med til en Række Reform — hvis blot Arbejderne vil være tilfredse med dem.

*

Men det centrale i hele Spørgsmaalet gælder Lønnen — og uden at vakle eller se til Siden siger Kommissionen, at den maa gaa saa langt ned, at al Mine-drift kan betale sig. Endnu har Arbejderne ikke svaret officielt, men det kan paa Forhaand siges, at deres Repræsentanter i Fagorganisationerne og i Parlamentet vil sætte sig imod enhver Art af Nedsættelser, og man er da med det samme ude i den Konflikt, som har været forudset og frygtet i saa lang Tid og hvis Følger ingen kan overse. Baldwin selv har ikke lagt Skjul paa, at han allerede i lange Tider har ment, at Kampsignalerne har været hejst i England, og han har derfor truffet en Mængde Foranstaltninger til at sikre Produktionens saa vidt muligt normale Gang. Der er dannet en Art Samfundshjælp, som allerede nu har talrige Medlemmer, og Trafikministeriet har erklæret, at det ved frivillig Hjælp vil sørge for, at Kultransporterne bliver opretholdt.

Men alt dette kommer kun i anden Række. Hvad der er af verdenspolitisk Betydning er, at vi nu staar overfor Muligheden af en Kulstrike i England, en Strike, der vil blive saa stor og saa omfattende, at den ganske vil faa Karakteren af en social Klassekamp. Hvad det kommer til at betyde, er der ingen, der aner, men at det kan faa de største indenrigs-politiske Følger er sikkert. De engelske Minearbejdere har før vist, at de ikke er fintfølede, naar det gælder deres egne Interesser. »Gang paa Gang har de,« for at tale med Baldwin, »sat en Stav ind i det engelske Samfunds Hjul, saaledes at det har været ved at gaa i Staa. Det kan ske ogsaa denne Gang, men det maa for alt i Verden ikke ske; de engelske Forhold er ikke nu af en saadan Beskaafenhed, at vi kan tage en Kamp, de engelske Kulmarkeder er ikke mere saa dominerende i Europaforbruget som før, og vi løber den Risiko, at vi kan miste dem saa meget, at vi kun med det største Besvær kan arbejde os ind igen.«

Det er en verdensklog Politikers ængstelige Tale, og bag ham staar der i dette Øjeblik et stort Folk, som ser sig truet af Arbejderne fra Minerne. De er forholdsvis kun faa, men de er vel organiserede, og ingen kan tvivle om, at ikke mindst den store Hær af Ar-

GEORG STAGES VIRKSOMHED I 1925

Bestyrelsen for Stiftelsen »Georg Stages Minde« har Budsendt Beretning for Virksomheden i 1925, af hvilken vi nedenfor bringer et Uddrag:

Af Ansøgninger om at blive antaget som Elever i Skoleskibet paa dets Togt i 1925 indkom 145. Af disse antoges 80.

Gennemsnitsalderen for de 80 Elever var ved Antagelsen 15 Aar og 5 Maanedere. Gennemsnitshøjde 161.8 cm og Gennemsnitsvægt 52.9 kg.

Af Eleverne var fra København 19, fra Østifterne 38 og fra Jylland 23.

Eleverne mødte om Bord den 16. April. 2 Dage efter lagde Skibet ud i Sundet, hvor det havde Poststation ved Espergærde.

Efter at være blevet inspiceret, afgik det den 18. Maj til Farvandet omkring Samsø og Store Bælt og laa Pinsen over paa Aarhus Red. Den 27. Maj foretoges den sædvanlige Rotur paa Kalundborg Fjord med Børnene fra Kysthospitalet. Efter at have provianteret i Korsør, og faaet fornyet Fore-Stængesalling, der var knækket, afsejledes den 9. Juni til Kalmar. Paa Tilbagereisen blev Kristiansø anløbet og derefter Køge Red, hvor Formanden kom om Bord og deltog i Turen Syd om Øerne til Nakskov og derefter til Aabenraa. Paa Rejsen Nord paa gennem Lille Bælt blev Formanden sat i Land i Middelfart, og paa næste Anløbssted, Frederikshavn, hvor der provianteredes, kom Inspektøren om Bord for at deltage i Nordsøturen, som paa-begyndtes den 23. Juni. Paa denne Rejse havde Skibet Ophold i Hull fra 30. Juli til 3. August og var her Genstand for megen Opmærksomhed fra de derboende Danskes Side.

Paa Tilbagereisen blev Inspektøren sat i Land den 10. August fra Frederikshavns Red, og Skibet fortsatte Rejsen til Sundet, hvortil det ankom den 14. August. Her afholdtes Bestyrelsesmøde om Bord den 20. August og foretoges forskellige Øvelser, indtil Skibet den 27. August lagde ind i Yderhavnen og Dagen efter i Flaadens Leje, hvor det blev aftaklet og oplagt for Vinteren. Togtet afsluttedes den 12. September.

Elevernes Undervisning har omfattet:

	Gennemsnitlig pr. Elev
1. Rejsningsøvelser	76 Timer
2. Manøvrer	64 —
3. Roning og Vrikning	60 —
4. Skibmanding	88 —
5. Styling	30 —
6. Lødning	20 —
7. Sejlmagerarbejde	38 —
8. Teori	60 —
9. Signalering, m. m.	27 —
10. Fritstaaende Øvelser	30 —
11. Svømning	12 Gange

Foruden ovennævnte Øvelser er der foretaget mange andre, som ikke ligefrem kan indordnes under ovennævnte Kategorier, saasom Udførelse af Varp, Fartøjssejlad, Øvelse i Skibets Vedligeholdelse m. m.

Under Skibets Aftakling og i Løbet af Efteraaret lykkedes det ca. 60 Elever at faa Hyre.

Af de 80 Elever, som blev antaget, blev 1 hjemsendt efter ca. 2 Maaneders Ophold om Bord af Helbreds-hensyn.

Stiftelsen staar ogsaa i Aar i stor Taknemmelighedsgæld til »Dansk Dampskibsrederiforening«, uden hvis Hjælp det ikke vilde have været muligt at ud-sende Skibet.

Af andre — foruden Erhvervsministeriet, Marine-ministeriet og Orlogsværftet samt forskellige Bidrag-ydere — er der udvist Stiftelsen Velvilje og Imøde-kommenhed af »Havnevæsenet«, »Bugser-Selskabet«, A/S »Sadolin & Holmblad« samt Refsnæs Kysthospital, hvilke Stiftelsen herved bringer sin bedste Tak.

Fortegnelse over Bidragydere:

Dansk Dampskibsrederiforening	Kr. 37,586.35
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab.....	600.00
Det Danske Petroleums Aktieselskab.....	500.00
Direktør Valdemar Schou.....	200.00
Direktør Fritz Svensson.....	200.00
Julius Skrikes Stiftelse	600.00
Den Københavnske Sø-Assurance Forening.....	200.00
Fjerde Søforsikringsselskab	400.00
De Private Assurandører	500.00
Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni.....	500.00
Ialt.....	Kr. 41,286.35

Driftsregnskabet for Aaret 1925 balancerede med Kr. 105,196.80.

AARSRESULTATER

Dampskibsselskabet »Torm«s Overskud for 1925 udgør efter Fradrag af Administrationsudgifter og Tab ved Havarier 737,859 Kr. foruden det fra 1924 overførte Beløb 859,862 Kr. Paa et Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at henlægge til Afskrivninger og Reserver 325,000 Kr., at foreslaa udbetalt i Udbytte 20 pCt. med 400,000 Kr. og at overføre til næste Aars Regnskab 806,238 Kr.

Paa et den 11. Marts 1926 i Dampskibsaktieselskabet »Myren« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som inkl. Saldo fra forrige Aar, Kr. 40,057.28, andrager Kr. 528,802.86, at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi et Beløb af Kr. 287,000, at udbetale i Udbytte 5 pCt. med Kr. 200,000, og at overføre til næste Aar Saldoen Kr. 41,802.86.

(Fortsat fra Side 97).

bejdsløse vil følge med i sluttet Trop, naar det gælder om at skabe Sympati for Sagen og Uro i Samfundet. Det engelske Folk har ikke før staaet overfor saa vanskelig en Opgave at løse, som den der er stillet af Kulminearbejderne. En Verden vil i Spænding følge de kommende Ugers Begivenheder for at se, om Løsningen bliver god eller daarlig.

Johannes Lehmann.

— Paa et Torsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Orion«, vedtoges det at indstille til den kommende Generalforsamling, af den fra 1924 overførte Saldo Kr. 71,930.38 at anvende Kr. 24,288.99 til Dækning af Aarets Underskud og at overføre Kr. 47,641.39 til Reservefonden, denne andrager derefter Kr. 85,120.39, hvoraf Kr. 79,567.28 foreslaas anvendt til Afskrivninger paa Selskabets Tilgodehavende hos Københavns Diskontobank og Revisionsbank.

— Dampskibsselskabet »Orient«s Bestyrelse har Torsdag vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen af Overskuddet for 1925, som med Saldoen fra 1924, Kr. 89,958, beløber sig til Kr. 1,646,089, at foretage Afskrivninger og Henlæggelser til et Beløb af ialt Kr. 850,100, at udbetale 8 pCt. i Udbytte til Aktionærerne og at overføre Kr. 221,874 til 1926.

Dansk-Norsk Dampskibsselskab udsendte Lørdag følgende Meddelelse:

Regnskabet for 1925 udviser et Driftsoverskud af 5,221 Kr. Efter Tillæg af Saldoen fra 1924, 4,766 Kr., og Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Tab ved Havarier etc. 40,648 Kr., fremkommer et Underskud af 30,660 Kr., som Bestyrelsen har vedtaget at overføre i ny Regning.

BURMEISTER & WAIN I 1925

Burmeister & Wain har udsendt sin Beretning om et Arbejdsaar, der har formet sig ikke saa lidt forskelligt for Firmaets forskellige Afdelinger.

Ganske særligt kan det meldes om Værftets *Nybygning af Skibe*, at 1925 var et ubetinget Rekordaar. Værftet har Aaret igennem arbejdet til sin fulde Ydeevne, og i Løbet af de 9 Maaneder, Arbejdet varede — Strike og Lockout tog de 3 — er der afleveret 8 Skibe. Det er et større Antal end nogen Sinde før, og Gennemsnitsdødvægten af de fremstillede Skibe er endda betydeligt større end tidligere.

Før Arbejdsstandsningen var Værftets Reparationsafdeling i fuld Gang. Uheldigvis faldt Arbejdsstandsningen i Højsæsonen og spolerede tre af de ellers bedste Maaneder, og da den var forbi, var det allerede Krisetid for Skibsfarten, og Beskæftigelsesgraden formindskedes en Del.

Af Nybygninger er afleveret Dieselmotorskibene »Mulcra«, 1,168 Br. Reg.-Tons, som gik til Adelaide, »Sørvard«, 3,673 Br. Reg.-Tons, som afleveredes til Oslo, »Austvard«, 3,677 Br. Reg.-Tons, som gik samme Sted hen, »Borgestad«, 3,924 Br. Reg.-Tons, til Byen af samme Navn i Norge, og »Chr. Knudsen«, 4,904 Br. Reg.-Tons, til Borgestad. »Primero«, 4,414 Br. Reg.-Tons, til Oslo, »Danmark«, 8,391 Br. Reg.-Tons, til Ø.K., og »Segundo«, 4,414 Br. Reg.-Tons, til Oslo.

Reparationer er udført paa 169 indenlandske og 62 udenlandske Skibe, mod henholdsvis 211 og 68 Aaret forud.

Dieselmotorer til Skibe fra andre Værfter.

Hoved- og Hjælpmotorerne paa egne Nybygninger har tilsammen repræsenteret en Maskinkraft paa 23,785 I.H.K., men til Skibe, bygget paa andre Værfter, er der desuden leveret *Hoved- og Hjælpmotorer* til en Styrke af 57,125 H.K., der er gaaet til Frankrig, England, Norge og Danmark.

Efterspørgselen efter *Smede- og Staalstøbegods* ud over eget Forbrug har været ringe, mest fordi Skibsbygningen i England er blevet indskrænket saa stærkt. Kronestigningen har praktisk talt standset enhver Eksport. Og det er ikke sandsynligt, at den vil kunne genoptages, som de danske Arbejds lønninger og de internationale Konkurrenceforhold nu ligger.

Ikke flere Nybygningsordrer.

I Arbejds lønninger er ialt udbetalt 15,146,200 Kr. mod 17,125,700 Kr. i Fjor.

Bortset fra de 3 Maaneders Arbejdsstandsning har *Arbejdsforholdene* været ret rolige, men hele Fremtiden præges i en uhyggelig Grad af de høje Arbejds lønninger, som var Arbejds kampens Resultat. Saa abnormt høje er Arbejds lønningerne, at de udelukker Muligheden for at skaffe Nybygningsordrer, saa meget mere som Situationen indenfor Skibsfarten stadig er yderlig slet. Og den Nedgang i Lønningsniveauet, som Pristallet har skabt, er ikke nok til at gøre Værftet konkurrencedygtigt paa Verdensmarkedet.

Foreløbig er der paa Grund af tidligere indgaaede Ordre endnu delvis Beskæftigelse i Nybygningsafdelingen for Skibe og fuld Beskæftigelse for Maskinfabrikken, men naar de Ordre er færdige, ser det ikke saa lyst ud.

Regnskabet.

Driftsregnskabet viser 6.2 Mill. Kr. i Indtægt for udført Arbejde. Til Administrationen er medgaaet 1.4 Mill. Kr. og til Renteudgifter omtrent 1 Mill. Kr.

Resultatet bliver et Driftsoverskud, som med Overførsel fra forrige Aar kommer op paa 3.6 Mill. Kr. Der henlægges heraf til Reservefond og Fornylsesfond 2.2 Mill. Kr. og udbetales 8 pCt. i Udbytte. Og til næste Aars Regnskab overføres til Skatter etc. 230,000 Kr.

Selskabets Status balancerer med 70,444,510 Kr.

ISMELDINGER P R. 17. MARTS 1926

Danmark.

Danske Farvande isfri.

Sverige.

Søen ved Härnö isfri.

Aangermanälven svær Fastis.

Sundsvall: Søen og Brämö-Draghällan isfri. Draghällan-Sundsvall og Alnösundet svær Fastis.

Ørskär og Söderarm: usigtbart.

Sandhamn: Søen isfri. Til Stockholm delvis Fastis, Rende, lukket for Sejlskibe.

Landsort: Søen isfri. Til Stockholm Skrueis, kun med Isbryderhjælp.

Strömstad: Dynekilen indre Del Fastis. Til Laholmen

Rende. Svinesund isfri. Idefjorden Fastis. Til Krokstrand Rende.

Estland.

Zerel: Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Filsand: Drivis, lukket for Sejlskibe.

Dagerort: Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Dagö N.: sammenpakket Is, kun med Isbryderhjælp.

Odenholm: svær Fastis, lukket.

Pakerort: svær Drivis, kun med Isbryderhjælp.

Nargö N. og Reval: svær Fastis, kun med Isbryderhj.

Kokskär: Pakis, lukket.

Ekholm og Stenkär: svær Drivis, lukket.

Narva, Kynö, Verder: svær Fastis, lukket.

Vorms: Pakis, lukket.

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviantering, Dæks- & Maskinforsyninger

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

POSITIONSLISTE PR. 15. MARTS 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Jessen, afg. Georgetown 11.3.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. København 22.2.
 ss. *Alderney*, Jerne, afg. Buenos Aires 26.2. til St. Vincent.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 19.9.25.
 s.s. *Alf*, ank. Port Talbot 10.3.
 s.s. *Alfa*, ank. Lisbon 14.3.
 s.s. *Alfred Hage*, afg. Oran 10.3.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, oplagt i København siden 2.3.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Antilla 13.3.
 s.s. *Anna*, ank. København 3.3.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Walaroo 11.3. til Japan.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Hook of Holland 2.3. til Key West.
 s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Shanghai 11.3.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. København 11.3. til Barry Roads.

m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Göteborg 14.3.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Newcastle 8.3. til Philadelphia.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Hongkong 15.3.
 s.s. *Askø*, Olsen, afg. Korsør 11.3. til Grangemouth.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. St. Vincent 12.3. til West Afrika.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Karachi 3.3. til Menado.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. San Francisco 4.3.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 15.3.
 s.s. *Æxel*, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt i København siden 8.12.25.
 s.s. *Belgien*, afg. Grangemouth 11.3.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. Leith 15.-16.3. til København.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Neapel 10.3.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Bathurst 8.3.
 s.s. *Bodil*, ank. Kolberg 15.3.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Blyth 26.2. til Reval.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Port Kembla 24.2.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 13.3.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Valencia 11.3.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, i Dok i Helsingør siden 6.3.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Hamburg 4.3.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Newport River 9.3.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 13.3.

AKTIESELSKABET DAMPSKIBSSELSKABET HEIMDAL

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons
for 1925 udbetales daglig mellem Kl. 11-1
Udbyttet for 1925 med 15 % paa Sel-
skabets Kontor, Stockholmegade 55, St.

Kjøbenhavn, den 16de Marts 1926.

P. B. V.

MARTIN CARL

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS 16. MARTS 1926.

London	18,54	Madrid	53,95
New York	382,50	Amsterdam	153,25
Berlin	90,90	Stockholm	102,35
Paris	14,00	Oslo	82,80
Antwerpen	16,00	Helsingfors	9,63
Zürich	73,65	Prag	11,33
Rom	15,50	Wien	53,95

LÜBECKER
 MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT
 LUBECK
 SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

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

W.E. RIPPON
 DAMPSKIBS AGENT

GENOVA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
 ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 29.865.988

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
 Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
 gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

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

„Alpha“
 Motoren

Leveres
 saavel i 4 Takt
 som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
 F R E D E R I K S H A V N

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
 og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
 Skibshandel

s.s. *Britta*, ank. Casablanca 8.3.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. København 14.3.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Berglum*, Møllerup, ank. Tampico 12.3.

C

s.s. C. P. A. *Koch*, Madsen, i København-Aarhus-Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Buenos Aires 14.3. til Bahia Blanca.
 s.s. *Carmen*, ank. Aalborg 9.3.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Tunis 14.3.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamburg 15.3.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Saloum 8.3.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Middlesbrough 12.3.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Dakar 3.3. til Bremen.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Mobile 14.3.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Hamburg 15.3.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Gibraltar 9.3.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Philadelphia 12.3. til Mobile.
 s.s. *Danefelt*, Jørgensen, ank. Danzig 15.3.
 s.s. *Danelag*, Stage afg. Bordeaux 13.3. til Oporto.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Nordenham 12.3. til Jacksonville.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. København 13.3.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Baltimore 11.3.
 m.s. *Danmark*, Knudsen afg. Yokohama 12.3. til Vladivostok.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Honaine 10.3.
 s.s. *Delaware*, Petersen, afg. Norfolk 12.3. til Havanna.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 15.3.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Nice 13.3.
 s.s. *Ebba*, pass. Cabocarvoeiro 13.3.
 s.s. *Ebro*, afg. Oporto 14.3. til København.
 s.s. *Egholm*, afg. Port Talbot 6.3. til Trapani.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Lisbon 4.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Catania 11.3.
 s.s. *England*, Stengade, afg. Cuba 12.3.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Nørresundby 10.3. til Methil.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Nakskov 13.3. til London, pass. Brunsbüttel 14.3.
 s.s. *Erik*, Kulhulk i København siden 8.3.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Dunkirk 13.3.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Barry 12.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Seaham 12.3. til Køge.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Fredericia 11.3.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Brunsbüttel 15.3.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Sunderland 9.3. til Civitavecchia.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 10.3.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruten København-sydøst Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Port Said 12.3. til London.
 s.s. *Fanø Tønnesen*, afg. København 16.2. til Danzig.
 s.s. *Fricaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Suez 13.3. til Colombo.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Dok i Frederikshavn siden 15.3.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Buenos Aires 10.3. til Santos.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Immingham 5.3.
 s.s. *Frankrig*, afg. Fredericia 10.3.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Willemstad 12.3.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Aalborg 5.3.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Finisterre 13.3.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Sunderland 13.3.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. New York 2.3. til København.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, pass. Brunsbüttel 13.3.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Norfolk 10.3.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Kenitra 10.3.
 s.s. *Gunver*, pass. Dover 13.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Las Palmas 14.3.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, oplagt i København siden 13.3.

s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. London 15.3. til København.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. St. Pierre Miquelon 12.3.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Porto Rico 7.3.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, pass. Gibraltar 16.3.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, pass. Brunsbüttel 15.3.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Ushant 14.3.
 s.s. *Helga*, afg. Genua 15.3.
 s.s. *Heilig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Glasgow 10.3.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Blyth 11.3.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i København-Antwerpen-Ruten.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 11.3.
 s.s. *Holland*, ank. Newcastle 11.3.
 s.s. *Hroar*, Ankersø, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. I. D. S. *Adolph*, afg. Casablanca 13.3.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Balboa 8.3.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Ushant 14.3. p. R. t. Genua.
 s.s. *Inger*, ank. Stockholm 12.3.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Rotterdam 4.3. til Boston.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. Norfolk 4.3.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, henligger som Reserveskib i Esbjerg.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Charleston 11.3.
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Finisterre 13.3. p. R. t. Algier.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. La Paz 13.3.
 s.s. *Jenny*, ank. Genua 13.3.
 s.s. *Johanne*, ank. Sines 11.3.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Huelva 7.3.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Philadelphia 15.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Bangkok 7.3.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 14.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Swansea 13.2. til Baltimore.
 s.s. *Kalø*, Andersen, ank. Reval 19.2.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Burriana 14.3.
 s.s. *Karla*, afg. Danzig 13.3.
 s.s. *Katholm*, Falkenberg, afg. Swansea 9.3. til København.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Castelton 8.3.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, oplagt siden 2.3.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Singapore 15.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Dok i København siden 11.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Grangemouth 15.3.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i København siden 2.3.
 s.s. *Knut*, Holm Brinch, afg. Hull 3.3. til Livorno.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Nuevitas 13.3.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Frederikshavn 14.3.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Melbourne 5.3.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Dunkirk 13.3.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Mostaganem 6.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Hammeren 14.3.
 s.s. *Lillian*, pass. Cabocarvoeiro 11.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Linmfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. New York 11.3.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Barry 14.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 11.3. til Skandinavien.

M

s.s. *Manø*, Rathje, ank. Aarhus 15.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 10.3. til Bremen.
 s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Rochelle 13.3. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen ank. New York 7.3.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Barcelona 15.3.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Tyne 13.3.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, afg. København 13.3. til London.
 s.s. *Marie*, afg. Hangø 10.3.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aarhus 14.3.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. Liverpool 14.3.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Tyne Dok. 16.3.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. København 14.3.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-ÅRSKIBNINGSHAVNE
 BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
 KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
 FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange } Lamberts
 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 } Lamberts
 West Hartlepool, Victoria Terrace }

GLASGOW, 78, St. Vincent Street }
 Methil, 82, East High Street } Lamberts
 Burntisland, 20, High Street }

HULL, Prudential Buildings } Lambrose
 GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road } Lambrose,
 Immingham, Dock Offices } Grimsby

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
 LONDON, E. C. 3
 TELEFON: AVENUE 9289

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.

T. SHERBURN

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

Telefoner { Grimsby No. 621
 Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

GRIMSBY

SUNDERLAND

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM, OG LÆGTER-EJERE
 Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved
 Tees-Floden som Duncan Brothers, Bugserbaad-Ejere, siden 1828,
 EXCHANGE PLACE Telegr.-Adr.: TUGBOAT
 MIDDLESBROUGH

Agent for Danmark og Sverige:
 J. E. GRANZOW,
 Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:
 THOROLF HANSEN,
 Bergen.

MIDDLES-
BROUGH

The Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

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

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
 J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
 Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMAN'S LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

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: »Vonnehrens

SKIBSMÆGLERE
 BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
 Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter
 METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Dæk- og Maskinforsyning

C. A. G. FYHN
 SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
 EAST HIGH STREET
 METHIL

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

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klases Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telf.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Lizard 9.3. p. R. t. Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 8.3. til Leghorn.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Tangier 14.3. til Ceuta.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Troon 1.3.
 s.s. *Møen*, Madsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Bilbao 10.3.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Køge 9.3. til Leith.
 s.s. *Nancy*, ank. Abo 7.3.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Sønderborg 12.3.
 s.s. *Nautik*, pass. Brunsbüttel 15.3.
 s.s. *Neptun*, pass. Brunsbüttel 14.3.
 s.s. *Nerman*, pass. Holtena 15.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Barry 10.3. til Montevideo.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbsen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. København 15.3.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Castellan 6.3.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Barry 12.3.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Syd Afrika 26.2.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt siden 26.5.25.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Newport Mon. 19.2. til La Plata.

P

s.s. *Orion*, Bendsen, ank. Wales 6.3.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 11.3. til Oslo.
 s.s. *P. Madsen*, ank. Saloum 10.3.
 s.s. *P. N. Damun*, ank. Saloum 27.2.
 s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Malta 13.3. p. R. t. Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Gibraltar 13.3. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Port Kembla 15.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, afg. Swansea 10.3. til Portland M.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Vancouver 6.3.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. W. Hartlepool 11.3.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, oplagt.

R

s.s. *Randi*, ank. Abo 6.2.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Skagen 14.3.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Eksportfart, afg. Kbhvn. 15.3. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Bremerhafen 17.3.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. København 15.3.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Swansea 13.3.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Eksportfart, afg. Kbhvn. 15.3. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Reval 27.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 11.3.
 s.s. *Seine*, Barzic, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Penang 14.3.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, Klasser i Aalborg.
 m.s. *Siam*, Heindorn, pass. Panama Kanal 9.3. p. R. t. San Francisco.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. New York 11.3.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Nauru 9.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, pass. Gibraltar 14.3. p. R. t. Falmouth f. O.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Ghent 10.3.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aabenraa 13.3.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. København 13.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Hirtshals 15.3. p. R. t. Kbhvn.

s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 13.3.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, afg. Burriana 14.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Skagen 12.3.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Methil 13.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 14.3.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Porto Vecchio 9.3.
 s.s. *Skotland*, ank. Bremen 7.3.
 s.s. *Slejpner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Cardiff 13.3.
 s.s. *Smul*, Hansen, ank. Danzig 12.3.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Palamos 13.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Lisbon 10.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 4.3. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Genoa 12.3.
 s.s. *Stella*, pass. Helsingør 13.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 15.3. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt siden 12.1.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Rufisque 12.3.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Huelva 12.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Port Necher 9.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Saloum 11.3.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. København 8.3. til Manchester.
 s.s. *Taainge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, i Dok i København siden 11.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 15.-16.3. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Rotterdam 2.3.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 11.3.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Palermo 12.3. til Castellan.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Moji 5.3. til Vancouver.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. New Plymouth 15.3.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Ankersen, afg. København 13.3. til Antwerpen.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.2.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 12.3. til Dunkirk.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Hull 13.3.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 13.3. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 5.3.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Bristol 13.3.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Las Palmas 12.3. til Dakar.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Port Talbot 6.3.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Sunderland 11.3.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Macoris 12.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Rufisque 5.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 13.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Chaparra 6.3. til New York.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt siden 27.1.26.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Gibraltar 14.3.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, afg. Nuevitas 8.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Cork 12.3.

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
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.Telefon 2870-12 610
samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

★

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

**J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg**

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« · TELEFON Nr. 3 & 922

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**JENS JØRGENSEN & CO
RIGA**

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

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

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

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

**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT


INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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 Legering 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. »Steamphillips«

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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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.

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jecefes«

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

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: Rotterdam

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:
8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

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: Helsinki & Grimm, Riga, Libau, Windau

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 13

FREDAG 26. MARTS 1926

33. AARG.

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

FORENEDE'S AARSBERETNING

Forholdene har desværre udviklet sig saaledes, at Aaret 1925 maa betegnes som et af de daarligste i Skibsfartens Historie, og da navnlig for dansk Skibsfart, som foruden at være underkastet den paa Verdensmarkedet herskende almindelige Depression, hvorunder alle har lidt, har maattet kæmpe med Vanskeligheder, der skyldes specielle danske Forhold, hedder det i Det Forenede Dampskibsselskabs lige offentliggjorte Aarsberetning. De specielle danske Vanskeligheder, som Beretningen hentyder til, er naturligvis Stigningen i Kronens Guldværdi og de, i Forhold til Udlandets, svimlende høje danske Hyrer. Den Arbejdskonflikt, som fandt Sted i Foraaret, har selvfølgelig ogsaa paa Grund af Forenede's særlige Stilling med dets stærkt udviklede Fart paa Danmark virket meget hemmende paa Virksomheden og sat sine Spor i Aarsresultatet. Resultatet af Driften af de i det aabne Marked beskæftigede Skibe har paa Grund af de lave Fragter maattet blive utilfredsstillende, og Selskabet har da ogsaa, navnlig i Driftsaarets sidste Halvdel, haft en Del af sine Skibe lagt op.

Til Trods for det elendige Fragtmarked og de mange andre Vanskeligheder, som Forenede har maattet overvinde — tænk blot paa Problemet om Emigrantrestriktionen i U.S.A. — møder Selskabets myndige og dygtige Leder, Direktør A. O. Andersen, med et Regnskab, som er langt over Forventning. Naturligvis kan han ikke byde Selskabets Aktionærer Udbytte. Til Gengæld har han i høj Grad saneret Selskabets hele Økonomi, skaaret fiktive Værdier ned, og som det Mandfolk han er set Sandheden i Øjnene og ladet Aktionærer og Publikum gøre det samme. Efter en foretagen Omvurdering af Selskabets Aktiver har Direktør Andersen med Bestyrelsens Sanktion foruden de i Driftsregnskabet opførte Afskrivninger paa Kr. 1,717,973.26 yderligere afskrevet Kr. 7,735,876.74, saaledes at Selskabets Flaade paa 226,208 Reg. Tons nu staar bogført til en Værdi svarende til den øjeblikkelige Markedsværdi med Pari-Kurs paa Kronen som Grundlag. Dette har naturligvis ikke kunnet lade sig gøre uden et forsvarligt Indgreb i Selskabets Reservefond, men der kan ikke være Tvivl om, at den Andersenske Politik er den rette.

Naar man Beløb for Beløb gennemgaar Selskabets samlede Udgifter for samtlige Skibe — Kr. 66,354,309.97 — maa selv ikke-regnskabskyndige kunne danne sig et Begreb om, hvor meget et Selskab som Forenede betyder i Landets nationale Økonomi Alene i Folkehjælp og Kostpenge har Selskabet i Aarets Løb betalt smaa 15 Millioner Kroner. Godt og ved 14 Millioner er udbetalt i Omkostninger ved Lastning og Losning, og cirka 6½ Million er brugt til Vedligeholdelse af, samt Forbrugsgenstande til Skibe og Maskiner. Til Forsikringer er ikke mindre end Kr. 3,398,852.67 blevet anvendt.

Om Fremtiden er det i Øjeblikket umuligt at sige noget. Fragtmarkedet er som bekendt elendigt. Frag-

terne er lavere end før Krigen, og Udgifterne dobbelt saa store. Men det kan jo ikke blive saadan ved. Forhaabentlig sker Forandringen til det bedre i Løbet af Aaret, skønt det i Øjeblikket er umuligt at se, hvorfor og hvorfra Bedringen skulde komme. Men det er godt at vide, at der i Spidsen for dette nationale Foretagende staar en Mand, som nok skal vide at udnytte den mindste Chance, som det internationale Fragtmarked maatte byde paa.

SKIBSFARTEN OG DANSK ARBEJDE

Regeringens Hovedorgan fortsætter sin landsskadelige Ophidselses-Kampagne i Anledning af, at danske Skibsredere »sender Arbejde ud af Landet.« Igen i Tirsdags indeholder *Socialdemokraten* et skamløst Overfald paa en velkendt Reder — Hr. C. T. Christensen — fordi han til Trods for Bladets Forbud har povet at sende en Damp til Reparation i Kiel, hvor en rimelig Arbejdsløn sætter Værftsejerne i Stand til at udføre Reparationen for det halve af, hvad den vilde koste herhjemme.

Som vi saa mange Gange har understreget i disse Spalter, er Skibsfart et internationalt Erhverv. Vor Handelsflaade skal konkurrere i det aabne Marked med alle andre Landes Handelsflaader. Den maa derfor søge at holde sine Udgifter nede, hvis den da vil konkurrere, paa samme Niveau som sine Konkurrenter. Dette, ved vi, har vist sig umuligt for Lønningernes Vedkommende — vi betaler saa langt mere her end i noget andet europæisk Land. Men fordi vi betaler for høje Hyrer, er det vel ikke nationalt deklasserende, hvis man søger at undgaa at betale for meget for sine Reparationer?

Nu skulde man tro, at de Herrer, som synger saa yndigt om at »bevare Arbejdet herhjemme«, selv levede efter denne Læresætning. Nej, nej da. De kommunale Virksomheder, ægtefødte Børn af den socialdemokratiske Helligaand, generer sig ikke for at »sende Arbejdet ud af Landet.« Lad os tage et konkret Eksempel indenfor det nationale Erhverv, hvis Interesser vi har særligt paa Hjerte, — Skibsfarten. Var der ikke en lille Smule Anledning til, at de kommunale Virksomheder fortrinsvis benyttede danske Skibe til deres Transport? Hvordan kan det være, at Københavns Belysningsvæsen i det sidste Aar har faaet ikke mindre end 25 Skibsladninger Kul hjem i udenlandske Skibe? Eller maaske Belysningsvæsenet har faaet Licens fra *Socialdemokraten* til at sende denne specielle Slags Arbejde »ud af Landet«!

Vi forstaar, at Dansk Dampskibsrederiforening, i berettiget Retaliation, har henvendt sig til Belysningsvæsenet om dette Forhold. Dansk Dampskibsrederiforening finder ganske vist, at det under normale Forhold er naturligt, at Belysningsvæsenet, som gerne skal drives under forretningsmæssige Former, søger den billigst mulige Fragt for de Kulladninger, som det importerer. Skibsfarten maa som internationalt Erhverv hyldes Principet om størst mulig Frihed for alle forret-

ningsmæssigt drevne Virksomheder. Men under unormale Forhold, som de nuværende, hvor store Dele af den danske Tonnage er lagt op og Besætningerne blevet arbejdsløse, har man ment, at det kun vilde være rimeligt, om en kommunal Institution som Belysningsvæsenet ved at give Præference til danske Skibe selv om det vilde koste lidt, gjorde sit til at holde nogle flere Skibe igang og indskrænke Arbejdsløsheden.

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Den Kritik af Provinshavnernes urimelige Takster, som vi i sin Tid rejste, og hvis absolutte Berettigelse vi har paavist i en Række Artikler, har givet Genlyd vidt omkring og affødt en levende Diskussion saavel i Hovedstads- som i Provinspressen. Vi kan ikke klage over at have mødt Mangel paa Forstaaelse i den nævnte Presse for de af os stillede Krav, idet de forskelligste Blade har støttet os i vor Kamp for at naa til Forhold, der er mere tilfredsstillende for Erhvervs- livet og Skibsfarten og derigennem i Virkeligheden ogsaa i det lange Løb for de paagældende Havne selv. Det var derfor med den største Forbavselse man blev Vidne til, at Regeringen trods alle de Oplysninger, der forelaa for den, gik med til at forny de gældende Havnetakster for et Tidsrum af 5 Aar. At Regeringen derefter, belært af det Ramaskrig, der rejste sig, da dens Beslutning blev bekendt, bestemte sig til at nedsætte en blandet Kommission til Undersøgelse af hele Spørgsmaalet og til Fremsættelse af Forslag til en Revision af Taksterne ved Udløbet af Perioden, eventuelt forinden, er jo ganske vist en Indrømmelse af, at det omsider er gaaet op for den, at der dog muligvis kunde være noget at rette. Man maa oprigtigt haabe, at Kommissionens Arbejde vil blive fremmet med størst mulig Kraft og resultere i et Forslag om en klækkelig og øjeblikkelig Nedsættelse af Taksterne.

Nedsættelsen af Kommissionen har imidlertid ikke bragt Ro om Spørgsmaalet. Der fremkommer stadig Indlæg i Sagen, hvilket bedst viser, hvor ømt et Punkt, vi i Virkeligheden rørte ved, da vi rejste den.

Der er maaske for saa vidt ikke større Anledning til at komme nærmere ind paa disse Indlæg, men det er dog ganske interessant at se, at vor Kritik har ramt i den Grad i Centrum, at den fra en Provinshavns Side kan menes at være rettet netop mod den.

Vi tænker her paa en Artikel af Købmand C. S. Borch, Kolding, i *Venstrebladet*, hvori han bl. a. udtaler:

Man skulde tro, at Artiklens Forfatter havde specielt Kendskab til Kolding Havneforhold og til de Egenskaber, der i en Aarrække har besjælet Majoriteten af Kolding Havneudvalgs Medlemmer.

Vi kender alle »Gullasch«-Kajen paa Havnens Nordside udenfor Slagteriet. En Million og trehundredetusinde Kroner er det Tal, jeg naar til, ved at studere Havneberetninger og Havne-regnskab for de sidste 7 Aar, men Beløbet er maaske ikke helt korrekt, og hvis halvanden Million — alt indbefattet — er nærmere Sandheden, er det jo ogsaa ligegyldigt. Vi har faaet en pæn Lyskutterhavn, og — det er Hovedsagen. Hvad Spøgen koster er underordnet. Glædeligt er det, at der nu for nylig er bleven Adgang til Kajen med Vejanlæg og Banespor, saa kan der maaske ogsaa ad Aare blive Brug for »Gullasch«-Kajen til noget nyttigt, saasom Forretning, Skibsfart eller deslige.

Nu har vi borgerligt Flertal i Havneudvalg og Byraad, lad os derfor haabe, at Styrelsen af Kolding Havn og Dispositionerne over Kolding Havns rigelige Pengemidler ad Aare kan blive bedre og klogere.

Jeg skrev i en Artikel i *Kolding Avis* af 27. Maj 1924 — til stor Forargelse for mange retroende — at visse paapegede Forhold ved Kolding Havn var saa skandaløse, at det burde bevirke, at Kolding Havneudvalg blev sat under Administration af Ministeriet.

Tiden har givet mig Ret. Der er nu virkelig af Ministeriet for offentlige Arbejder blevet nedsat en Kommission til Undersøgelse og forhaabentlig Revision af de samfundsskadelige Bestemmelser, Takster og Priser, der var tænkt opretholdt over en Periode af 5 Aar ud i Fremtiden af den haardhændede og monopoliserede Trust, der kaldes »Sammenslutningen af danske Provinshavne«, der oven i Købet har tvunget — mod

Protest og mod den sunde Fornuft — en af Danmarks bedst ledede Havne, Aarhus Havn, til at opretholde de opskruede og ødelæggende Takster, der hindrer Aarhus Havn i at konkurrere med København, der staar frit og paa forretningsmæssig Maade regulerer Priser og Takster efter Dagens Værdier og Verdensmarkedet.

Lad os haabe, at den Kommission, der er nedsat til Undersøgelse af Provinshavnernes Forhold, maa komme til at bestaa af praktiske, kyndige og uafhængige Købmænd, der har Forstand paa Sagerne og Vilje til at skære igennem den Modstand, der uden Tvivl vil blive ydet af kommunalpolitiske, sammenspiste og sammenrøgede Smaakonger, der føler sig suveræne og hævede over al Kritik og Indblanding, og lad os faa gjort Ende paa de ubyggeelige Tilstande og Lovgivninger, der er ved at tvinge Handelen i Knæ ved at sætte kommunale og Stats-Truster i Højsædet til Forbandelse og Ødelæggelse for hele Landet og Samfundet.

VI ER I SAMME BAAD

Sveriges Skibsfart er handicappet i Konkurrencen, og hvad den mangler, er Penge, skriver *Sv. Sjøfartst.*

Siden Krigen er Udviklingen sket med Stormskridt. De valutasvage Lande, der har haft nok af Penge og tjent paa deres Højkonjunktur, har draget Nytte af den.

I Sverige bemægtigede Staten sig med stor Sindsro de Millioner, som Skibsfarten havde betalt i Præmier for Krigsforsikringen. De forsvandt i Brændselskommissionens bundløse Gab. I Norge er der blevet tilbagebetalt store Summer, der har sat Rederierne i Stand til at forny deres Flaader med ultramoderne Skibe, saaledes at Norges Handelsflaade trods Krigstabene nu er større end før Krigen. I Italien øses der Subsidier ud over Skibsfarten, og i de Forenede Stater betaler Skatteyderne Milliarder til deres statsdrevne Handelsflaade. I Tyskland bygges der Skibe i stor Stil, ikke mindst takket være Manipulationerne med den gamle Rigsmark, der trak friske Penge ind i Landet.

Enhver, der vil se Sagen, som den ligger, maa forstaa, at Sveriges Handelsflaade ikke længere er i Besiddelse af tilstrækkelig Konkurrencekraft. De seneste Aar har bragt Udviklingen ind paa andre Baner. De, der har haft Penge, de, der endnu ikke i fuldt Maal har erfaret Deflationens Virkninger, og som under den ene eller den anden Form har haft Staten paa deres Side, har kunnet drage Nytte af de ændrede Forhold, og Aarsagen til den ændrede Situation er først og fremmest Dieselmotoren.

I tidligere Tider var det en Grundsætning, at Fragtdampere, navnlig i Langfart, betalte sig bedst med smaa kulbesparende Maskiner og ringe Fart. Det var naturligt, da man i denne Fart maatte føre en Mængde Kul med sig, og i størst muligt Omfang undgaa at tage Bunkers paa Rejsen. Da de første ocean-gaaende Dieselskibe kort før og under Krigen byggedes, tog man ikke saa meget Hensyn til Farten, man holdt fast ved det gamle Sparsommeligheds-Princip og nøjedes med Motorer, der gav 10-11 Knobs Fart.

Nu er man eftersom Udviklingen af Motoren er skredet frem, begyndt at indse, at der er en væsentlig Forskel paa at være nødsaget til at have en Mængde Kul i Bunkerne og i Reserverum og at kunne føre Brændselsforraadet til hele Rejsen i Bundtankene. De sidste Aars Nybygninger i Udlandet er derfor blevet udrustede med kraftigere Maskiner, der giver op til 13-14 Knobs Fart med Ladning inde, uden at man derfor behøver at gøre Bunkerrummet større. Paa de mest lønnende Trader har de hurtiggaaende Skibe ubetinget Overtaget og faar de bedste Fragter.

Ogsaa hvad Dampmaskinen angaar, har Teknikken gjort Fremskridt, som man i den seneste Tid er begyndt at indføre. De Skibsfarts-Nationer, der har Raad, kan følge med i Udviklingen og konkurrere. De, der ikke har Penge at bygge for, maa bringe deres Drifts-udgifter ned eller opgive Konkurrencen.

Det er med disse Forhold som Baggrund, at man

DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING

afholdt i Lørdags en af 39 Repræsentanter besøgt Generalforsamling paa Højskolehjemmet, Svendborg.

Formanden, Konsul *Lund* bød velkommen. Til Dirigent valgte Landsretssagfører *Elmquist*.

Formanden gjorde Rede for de Forhandlinger, der var ført med Sømændenes Forbund. Der blev derefter ført en indgaaende Forhandling om Hyrespørgsmaalet, og der var fra alle Sider Enighed om, at det var umuligt under de nuværende Forhold, hvor saa godt som alle Foreningens Skibe sejlede med Underskud, at yde større Hyrer, hvis Sejlskibene skulde kunne holdes i Fart.

Der stillede derefter følgende Dagsorden:

»Generalforsamlingen maa fastholde, at den ikke kan bemyndige Bestyrelsen til at indgaa paa Overenskomst med Sømændenes Forbund om højere Hyrer, idet det under de nuværende for Sejlskibsfarten uhyre vanskelige Forhold, hvor de allerfleste større Sejlskibe sejler med Underskud, er umuligt at betale større Hyrer. — Iøvrigt bemyndiger Generalforsamlingen Bestyrelsen til at forhandle med Sømændenes Forbund, naar Bestyrelsen finder en Optagelse af saadan Forhandling opportun.«

Denne Dagsorden vedtoges enstemmigt.

FRAUGE TILUGE (fortsat)

maa betragte det Lovgivningsarbejde Skibsfarten angaaende, som for Tiden finder Sted. Det eneste Argument, man nu til Dags hører under Drøftelsen af Lovforslag, der lægger nye Byrder paa Skibsfarten, er, at saadan bærer man sig ad i Udlandet, og derfor bør vi ogsaa gøre det. Hvis nogen drister sig til at fremhæve det ubestridelige Faktum, at Skibsfarten er en Næring, der som alle andre, og paa Trods af alle Lovgivere, er undergivet de herskende økonomiske Love, hedder det straks, at Vedkommende gaar Ledernes Ærinde, og en Reder, som ikke betingelsesløst og uden Hensyn til Konjunkturerne og Forretningsforholdene akcepterer alle de Lovgivnings-Eksperimenter, man finder paa i Udlandet, er selvfølgelig et rædsomt ildesindet Menneske.

Er Konjunkturerne gode, er der intet til Hinder for sunde, sociale Forbedringer indenfor de Grænser, Skibsfartens Økonomi tillader. Saadanne er ogsaa blevet gennemført under den sidste Højkonjunktur, saavel hvad angaar Sikkerheds-Foranstaltninger som Opholdsrum, og Forbedringerne sker automatisk, eftersom Handelsflaaden fornys.

Men skulde man nu, under den værste Fragtkonjunktur i Mands Minde og under Trykket af en overmægtig Konkurrence fortsætte med Indførelse af nye bekostelige Love, blot med den Motivering, at saaledes har man det i andre Lande, vilde det være ensbetydende med absolut Selvopgivelse.

Skibsfarten paa Sverige stiger, men de svenske Skibes Andel i denne Trafik er i Tilbagegang. Den svenske Handelsflaade gaar tilbage trods Tilgang af stor Tonnage. Og alligevel raaber Folk, der har deres Udkomme ved Skibsfarten, paa mere Lovgivning for at gøre det endnu mere umuligt for Rederierne at komme saa vidt paa Fode, at de kan skaffe sig konkurrencedygtig Tonnage.

Det er let nok at ødelægge en Næring, men vanskeligt at bygge den op igen. Det vilde være en Skæbnens Ironi, om de Arbejdsløshed skabende Kræfter indenfor Skibsfarten skulde faa Hjælp af Lovgiverne.

Den mest opsigtsvækkende Virksomhed her i Landet synes i Øjeblikket at være Arbejdsløshedshjælp, men den eneste effektive Arbejdsløshedshjælp er at skabe produktivt Arbejde. Det synes imidlertid at være bleven en sygelig Idé, at man skal tage saa meget som muligt i Skat af de Folk, som tjener noget, saa at der ikke bliver nogen opsparat Kapital at anbringe i Virksomheder, der giver Arbejde. Det er virkelig lykkes de nye Koste i Stat og Kommuner ved deres Udgifts- og Skattepolitik til en vis Grad at feje Kapitalismen, navnlig de smaa Kapitalister, bort. I Stedet har man faaet Arbejdsløshed; mon Arbejderne, hvem det er gaaet ud over, er tilfredse med Byttet.

Der kommer vel den Dag, da Arbejderskarerne vil indse, at den Politik, de tidligere har haft ubestridelig Nytte af, virker i modsat Retning, naar den drives for

vidt, men de vilde kunne spares for mange Lidelser, hvis denne Indsigt blev vakt hos dem paa et tidligt Tidspunkt.



HAVNEUSANCER I LENINGRAD

I følge en fra det danske Generalkonsulat i Leningrad til Udenrigsministeriet indsendt Beretning er der i Fortegnelsen over almindelige Normer for Lastning og Losning i Leningrad, offentliggjort i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 30 af 24. Juli 1925, Side 510, sket følgende Ændring:

Punkt 10 a. læses: »for Korn og Varer i Sække — 112.5 Tons pr. Luge i Døgnet.«

REGLER FOR VARERS BEREGNING I REGISTER-TONS I NORGE

I den i Oktober Maaned i Fjor udstedte kgl. Resolution omhandlende Regler for Varers Beregning i Registertons ved Beregningen af Last- og Fyrafgifter i Norge som vi gengav i Nr. 45 af *D. S. T.* af 6/11 1925, Side 761, er der ved en ny Resolution sket følgende Ændring:

Træmasse og Cellulose, tør samt Papir, 1 Vægtton svarer til 1 R.T.

I den tidligere Resolution var Papir ikke indbefattet.

AARSRESULTATER

Bestyrelsen for Akts. Dampskibsselskabet »Ursus« har vedtaget at foreslaa den kommende Generalforsamling at fordele Overskudet for 1925 21,434 Kr. som følger: 20,840 Kr. anvendes til Afskrivning paa Skibene, medens 594 Kr. overføres i ny Regning.

— Dampskibsselskabet »Botnia« har for 1925 et Driftoverskud paa 24,165 Kr. og et Nettooverskud paa 20,000 Kr., hvilket Bestyrelsen har vedtaget at overføre i ny Regning.

NY ADRESSE

Dansk Søfarts Tidende, The Scandinavian Shipping Gazette og Nautisk Forlag flytter fra April Flytledag deres Kontorer til Amaliegade Nr. 29 A.

DEN ALM. DANSKE SKIBSFØRERFORENINGENS GENERALFORSAMLING

Tirsdag den 23. Februar afholdt Den alm. danske Skibsførerforening sin årlige Generalforsamling i Odd-Fellow Palæets Riddersal. Der var mødt ca. 130 Medlemmer.

Formanden aflagde Aarsberetning og udtalte bl. a.:

Aaret 1925 har for Skibsfarten ikke svaret til de Forventninger man stillede ved Aarets Begyndelse, og i sidste Halvdel af Aaret, har der været en Del Oplægninger, der særlig for Sejlskibenes Vedkommende har været store, og som har medført Ledighed og derigennem Tab af Fortjeneste for en Del af vore Medlemmer. En Del Medlemmer har i Aarets Løb henvendt sig til Foreningen for at opnaa Beskæftigelse, og det er ogsaa gennem Foreningen lykkedes at skaffe adskillige Ansættelse, saavel hvor det drejede sig om blivende Pladser, som om enkelte Rejser.

Medlemstallet er pr. 1. Februar 1926: 980. Vi gør altid Medlemstallet op til 1. Februar, saaledes at de Medlemmer, som indmelder sig i Januar Maaned, kan komme med i Aarsberetningens Medlemsfortegnelse.

I Aarets Løb har der fundet følgende Afgang Sted: Udmeldt 26, slettet 12 og afgaaet ved Døden 19, hvilket giver en samlet Afgang af 57 Medlemmer. Tilgangen har været 50 nyindmeldte samt 2 genindmeldte Medlemmer, ialt en Tilgang af 52 Medlemmer.

Medlemsbladet.

Medlemsbladet er udsendt regelmæssigt den 15. hver Maaned med ialt 288 Sider. Hvad Indhold og Udstyr angaar, har det hævdet sin Stilling som Fagblad og Søfartsblad, og dets Læsekreds strækker sig langt ud over de egentlige Medlemmers Rækker. Bladet udsendes til alle Foreningens Medlemmer samt til Annoncørerne. Endvidere til de danske Gesandtskaber og større Konsulater i Udlandet, til alle danske Rederier samt til Institutioner i Indlandet, som har med dansk Søfart at gøre.

Bladet udgaar i et Oplag af 1500 Eksemplarer. Som Redaktør og Forretningsfører for Bladet fungerer Kaptajn Poul Svarrer, hvis Gage afholdes af Medlemsbladets Drift.

De vil af Medlemsbladets Regnskab bemærke, at der er et Underskud paa Kr. 573.73. Alt ialt har Medlemsbladet i de sidste 5 Aar kostet Foreningen Kr. 1,797.00, hvilket giver ca. 360 Kr. aarlig, mod et Underskud de foregaaende 5 Aar paa ca. 12,000 Kr.

Der har været forelagt Foreningen en Del Forespørgsler og Sager til Afgørelse og Udtalelse vedrørende Kontraktforhold, Gageforhold og Pensionsforhold i forskellige Selskaber, ligesom Foreningen har ordnet adskillige Mellemværender mellem Førere og Rederier, samt indkasseret Tilgodehavender for flere Medlemmer.

Et Tilbageblik.

I Tilslutning til den aflagte Aarsberetning for 1925 ønsker jeg at gøre følgende Tilføjelse:

Naar det for 6 Aar siden vedtoges, at Foreningen skulde have en lønnet Formand, var det fordi man mente, at Foreningens Trivsel og Standens Interesse krævede, at man som Formand fik en yngre Mand, der stod i nøje Kontakt med Tidens Rørelser, og som helt og holdent kunde ofre sig for Arbejdet for Standens Vel.

Efter Generalforsamlingen i 1920 tiltraadte Kaptajn Thorsøe, som den første fastlønnede Formand. Da han atter ønskede at fratæde ved den paafølgende Generalforsamling i 1921, blev jeg, efter at der havde fundet Konferencer Sted mellem mig og et af Bestyrelsen nedsat Udvalg, enstemmigt valgt til Foreningens Formand.

Den Opgave, Bestyrelsen overdrog mig at løse, kunde selvfølgelig ikke løses paa et enkelt Aar. Opgaven var og blev meget alsidig. Indadtil Montering af Foreningens Lokaler, saaledes at disse fik et standsmæssigt Præg, Omlægning af Foreningens Arbejde, saaledes at Kontorarbejdet moderniseredes, Arkivet bragtes i Orden, ind- og udgaaede Skrivelser registreredes, samt at de afholdte Bestyrelsesmøder blev udførligt refereret. Referaterne udsendt til alle Bestyrelsens 27 Medlemmer, samt at der skabtes et nøjagtigt Register med alfabetisk Oversigt over alle de Sager, der blev behandlet paa Bestyrelsesmøderne, samt over det Arbejde, der i det hele taget udførtes.

Endvidere blev det paalagt Formanden at skaffe Balance i Foreningens Budget, samt udadtil at hævde

og yderligere fastslaa Foreningens Stilling som den danske Skibsførerstands Repræsentantskab.

Den Sammenslutning med Skibsførerforeningen af 1917, som fandt Sted paa Generalforsamlingen i 1921, da jeg tiltraadte, forøgede de nævnte Arbejder og Opgaver betydeligt. Jeg henstillede til Bestyrelsen, at der blev givet mig et vist Spillerum for at kunne løse den mig stillede Opgave, og da det nu er 5 Aar siden jeg tiltraadte, mener jeg det rigtigst at kaste Blikket tilbage og skønne, hvorvidt den kan siges at være eller forventes at være løst til Tilfredshed.

Hvad Foreningens Stilling udadtil angaar, da staar Foreningen i Øjeblikket med den Anseelse den bør have, og med den Indflydelse, som man kan vente sig. Medlemmerne har i de 5 Aar i udstrakt Grad benyttet sig heraf. I hundredvis har Medlemmerne henvendt sig til os og i hundredvis af Tilfælde har vor Forening bistaaet Medlemmerne, snart i den ene, snart i den anden Retning.

I Gage-, Kontrakt- og Pensions sagen har vi i mange Tilfælde været med til at skaffe en gunstig Løsning.

I mere end 100 Tilfælde har Medlemmerne henvendt sig til os med ufyldte Krav, og vi har for Medlemmerne indkasseret mellem 200—300,000 Kr., som de havde til gode. Ikke færende Førere har søgt os i vanskelige Situationer, Enker har søgt os, og vi har assisteret dem ved Ansøgninger om Alderdomsforøgelser og Legater.

Foreningens Lokaler er blevet nymonteret ved en Indsamling blandt Medlemmerne, men ogsaa Foreningen selv har maattet yde Tilskud her, saavel for at kunne istandsætte de Lokaler vi bebor, som for at komplettere Udstyret, saaledes at dette kunde være i Orden til Foreningens 50 Aars Jubilæum. Der er hertil anvendt ca. 6000 Kr. af Foreningens Midler.

Det egentlige Driftsregnskab for i Aar udviser ca. 5000 Kr. Overskud, noget lignende har det været i de andre normale Aar, og den mig stillede Opgave at skaffe Balance synes derfor at være løst, særlig naar man tager i Betragtning, at Foreningens egen Formue, som i Aar er opført med 58,707.81 for 5 Aar siden var 31,036.52, hvilket altsaa er en Fremgang paa 27,671.29 eller med andre Ord, at Foreningens Formue i de sidste 5 Aar omtrent er fordoblet.

Ogsaa paa anden Maade er Foreningen gaaet frem, saaledes er Foreningens Legatformue i de nævnte Aar gaaet 42,000 Kr. frem, Enkekassens Beholdninger er gaaet frem fra 163,523.49 til 173,325.93, Løsoverforsikringen fra 5,042.24 (8,542.25 ÷ 3,500 da Grundfondet er udbetalt) til 16,355.90, Sygekassen fra 11,232.49 til 12,074.94.

Foreningens Anseelse.

Efter at Formanden havde sluttet, bad Kapt. Gjerløff om Ordet for en kort Bemærkning til Beretningen. Han udtalte bl. a.: Naar Kaptajn Hagelberg i sin Aarsberetning nævner, at Foreningens Anseelse og Indflydelse er saa stor, som man kan vente sig af en Skibsførerforening, saa maa jeg bestemt protestere. Vor Forenings Anseelse har aldrig været saa stor, som da Kaptajn Ørum var Formand for Foreningen i Krigsaarene. Man maa erindre, at Medlemmerne er Foreningen, og Foreningens Anseelse afhænger af Medlemmerne. Det var blot disse faa Ord jeg ønskede at sige, da Kaptajn Ørum ikke er til Stede her i Aften.

Formanden delte ganske Kaptajn Gjerløffs Opfattelse, at Medlemmerne er Foreningen, og ønskede blot, at alle Medlemmerne forstod dette. Han forstod imidlertid ikke Anledningen til Forsvaret for Kaptajn Ørums Arbejde, idet han, *Formanden*, aldrig havde kritiseret Kaptajn Ørums Arbejde for Foreningen.

Kapt. Hørke Petersen ønskede til den Bemærkning, som Kaptajn Gjerløff kom med vedrørende Foreningens Anseelse, at bemærke, at han for nogen Tid siden talte med en Skibsleder, der overfor ham udtalte, at Foreningens Anseelse indenfor Rederikredse aldrig havde været saa stor som nu.

Regnskabet.

Derefter forelagdes det reviderede Regnskab, som efter korte anerkendende Udtalelser af forskellige Medlemmer enstemmigt godkendtes.

(Fortsættes Side 212).

STÆRK UDVIKLING I ITALIENS SKIBSBYGNING

Den stærke Udvikling i Italiens Skibsbygnings-Virksomhed giver sig stadig nye Udslag. Det meddeles saaledes, at »Navigazione Generale Italiana«, der nylig fik søsat Dampskibet »Roma« paa ca. 31,000 Tons fra Ansaldo's Skibsværft, har bestilt ikke blot et Søsterskib til »Roma«, men desuden en Damper paa 45,000 Tons. Dette Skib skal efter Forlydende ogsaa bygges af et italiensk Værft, og samtidig skal der bygges en Tørdok i Genova stor nok til at kunne tage denne Kæmpedamper.

Ved »Roma«s Stabelafløbning blev der oplæst et

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 23. Marts 1926.

Der sker altid noget nyt! Naar det nye Maaneder og Aar igennem er daarligt nyt, bliver man imidlertid mistrøstigt og bitter, enkelte ligeglade, og det gaar ud over Sammenholdet mellem Rederne. Nu har Skibsfarten alle Dage været udsat for store Svingninger; men denne Gang er Stillingen mere alvorlig, end de fleste vil tro eller indrømme, og flere daarlige Aar kan Verden ikke tage, uden at Følgerne bliver for voldsomme. I Øjeblikket ligger hele Fragtmarkedet paa et saa lavt Niveau, at der er Grund til at tro, at Bunden er naaet; det samme er rigtignok profeteret saa ofte før, og man forbavses derfor ved at se, hvad der sluttet til nu; men bare det bliver bedre, maa det gerne gaa lidt langsomt, for at Overgangen ikke skal blive for brat. Købmændene ligger ogsaa »oplagt«, og naar f. Eks. Kornpriserne den ene Dag stiger med 10/- pr. Ton for den næste Dag at falde med 5/- og saa fremdeles, siger det sig selv, at Risikomomentet er for stort, og at Købmændene foretrækker at ligge stille.

Fragten er jo af underordnet Betydning for de fleste Varers Vedkommende, og det er hævet over al Tvivl, at Skibsfarten igen faar levedygtige Vilkaar, naar Handelen kommer ind i et stabilt Spor, og Politik- og Valutakriser er overstaet.

TRÆLASTMARKEDET

Hvidehavsbefragtningerne er begyndt og begyndt daarligt. De 6 Slutninger, som hidtil er rapporteret, lover ikke godt, og det er betegnende, at det er tyske og svenske Skibe, som kan sejle billigere end andre — eller i hvert Fald vil sejle billigere.

For 850 Stds. Baad til Ipswich er betalt 57/6d., for 675 Stds. Baad til Portsmouth er betalt 60/-, for 525 Stds. Baad til Poole er betalt 64/-, for 400 Stds. Baad til Poole er betalt 65/-, for 534 Stds. Baad til Woodberry er betalt 63/-, for 650 Stds. Baad til Lowestoft er betalt 60/-.

Norske og danske Redere siges at forlange 5/- over Befragternes Idé, og der er ingen Grund til at forhaste sig.

Fra Østersøen sluttet en Del Ladninger til uforandrede Rater, og det ene Marked er tildels afhængigt af det andet. Mange af de deciderede Østersøbaade er oplagte og kommer vanskelig ud, før Forholdene berettiger til det; men endnu er der for faa oplagte Baade, til at det mærkes.

Canada har faaet et Par Baade til 60/- een, 62/6d. to Lossehavne; men ved et større Udbud — foranlediget ved det elendige Kornmarked fra U.S.A. — er Markedet nu betydeligt svagere.

KUL, KOKS ETC.

Markedet til de skandinaviske Lande samt Østersøprovinserne byder ikke paa nogen Overraskelse, hverken i Form af bedre Vilkaar eller flere Laster. Til Danmark sluttet ikke meget, da Lagrene endnu er rigelige, og de Forretninger, som kommer i Stand, gøres til stadig nedadgaaende Fragter.

Telegram fra Mussolini, hvori det hedder, at det bliver mere og mere nødvendigt for Italien at udvide sin Skibsfart paa alle Have. Den italienske Trafikminister mindede ved samme Lejlighed om, at medens der for tre Aar siden voksede Græs paa Ansaldo-Værftets Beddinger, skal Kølen til en ny Baad paa 31,000 Tons nu straks lægges paa den Bedding, som »Roma« nylig havde forladt. Den nye Baad bygges som et Motorskib og skal forsynes med en 42,000 H.K. M.A.N.-Motor. Skibet faar Navnet »Augustus«.

Forth/København noterer 5/3d. for 2,600 Tonner, og 2,200 Tonner er sluttet til 5/4½d.; 3,000 Tonnere er sluttet Tynne/Aalborg 5/6d. og Aarhus 5/9d.; til mindre Provinshavne betales 6/6d. for 1,200 Tonnere. London Koks noteres i 7/9d., 8/-. Wales/København har betalt 6/6d. for 1,650 Tonner. Fra Danzig sluttet mere og mere til relativt bedre Rater end fra U.K.

MIDDELHAVET ETC.

Til Trods for, at flere og flere Skibe returnerer fra Middelhavet i Ballast, og nogle lægger an med en ny Kullast, holdes Markedet godt oppe. Tonnage til spanske Destinationer er meget stærkt efterspurgt, og store Baade til Italien, Alexandria, Pt. Said o. s. v. har ingen Vanskelighed ved at placeres. Fragten varierer meget lidt — maaske 3d. à 6d.; men det er i det hele taget lidt af en Begivenhed, at Rederne her kan holde Stillingen.

Det hjemgaaende Marked fra det vestlige Middelhav er ualmindelig sløjt, og de fleste Laster gør man bedst i ikke at røre ved. Stort bedre er det ikke fra Donau og Sortehavet; men det bør bemærkes, at Korn- og Oliiekagelasterne fra Sortehavet er steget en lille Smule, og saa snart Donau for Alvor begynder at røre paa sig, kan det hurtigt blive bedre. Poti/Antwerpen har faaet en enkelt Baad til 12/3d.; Nicolaieff/Rotterdam 9/9d., 6d. mere for Antwerpen, Boulogne eller Dunkirk.

NORD AMERIKA-GULFEN ETC.

Disse Markeder har mistet enhver Interesse, og for at faa noget at sejle med, gøres den ene Indrømmelse efter den anden. En Del Baade, som i aarevis har sejlet i Timecharter i Vestindien, er beordret hjem i Ballast for Oplægning. Andre tager Korn eller andre Laster for at faa Tiden til at gaa, og haaber paa at kunne dække Udgifterne; men i de fleste Tilfælde maa det blive et oplagt Tab. Iblant de sidste Befragtninger bemærkes: New York/3 Havne U.K.-Cont. 7 Cents pr. bale cbf., fri Lastning; Hampton Roads/Rio 13/6d., Santos 3/75 Doll.; Cuba eller San Domingo/U.K.-Cont. 16/- for 3,000 Tonner 13/6d., 13/- for 6,000 T. Gulfen/Sydafrika 140/- Basis, og New Orleans/Marseilles 2,000 T. Sukker noteres i 18/-. Cuba/Hong Kong 18/-; Tampa/Göteborg og Stockholm 4 Doll., Tampa/2 Danmark 4 Doll.

Wales/Montreal-Quebec noteres højere, 8/-, 8/6d., 1,000 T. Losning fri; men det afhænger af Kornmarkedet, og Udsigterne er ikke gode. For Maj indikeres 2/9d. pr. qtr. til U.K.

SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires-Montevideo-Bahia Blanca holdes i 19/-, 21/- i Henhold til Størrelse og Position. Rotterdam har været oppe i 19/6d., og lignende betales fra Scotland og Østkysten. Rundrejsens Resultat — i hvert Fald for de almindelige Tramps — maa blive daarligt, naar Maj/Juli Tonnage hjemefter stadig kun

faar 15/-, 16/-, og de, som venter og tager Chancen, faar maaske endnu mindre. Prompt Tonnage er højest 12/- værd til direkte Havn; tre Lossehavne Skandinavien ca. 16/-; Rosario/New York, Hørfrø, er gjort til 3/90 Doll. for April og 4 Doll. for Maj.

Salpeter Chile/Galveston-Boston Range, Juni, 4.25 Doll. for 7,000 Tonner. Tre Havne Peru/U.K.-Cont., April, 23/- for 4,5,000 Tonner.

ØSTEN

Vestaustralien har taget en Baad til 25/- U.K.-Cont.-Middelhavet, Option Shanghai-Japan 21/-, prompt Lastning. Sydney/Alexandria, fuld Ladning Mel, er sluttet til 26/3d. Burmah/Shanghai 15/-. Der skal ledes

EN DAMPSKIBSRUTE RØNNE-LONDON

Efter hvad Bladene i Rønne meddeler, er der Planer oppe om at oprette en Dampskibsroute mellem Rønne og London. Initiativet er taget af et Stettiner-Rederi, der har anmodet Rønne Borgmesterkontor om de Lempelser, der almindeligvis ydes Ruterederier.

Der paatænkes en regelmæssig ugentlig Afgang.

(Fortsat fra Side 210).

Valg af Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer.

Der skulde vælges 4 færende Dampskibsførere, 2 færende Sejlskibsførere, 2 ikke færende Dampskibsførere og 1 ikke færende Sejlskibsfører.

Valgte blev: Kaptajnerne *E. H. Mathiesen, L. F. Peronard, C. H. Neergaard, Chr. E. Olsen, M. C. Friis, N. J. Rasmussen, C. G. Izard, Chr. Villadsen, Chr. Staugaard.*

Revisorerne genvalgte:

Lovændringer.

For Generalforsamlingen forelaa et Forslag til Lovændring angaaende Foreningens Administration, mod hvilket et Medlem, Kaptajn Mathiesen havde indsendt følgende Protest:

»Da det af Bestyrelsen den 4. December 1925 vedtagne Forslag til Lovændring af Paragraf 11, Stk. 3 og 5 efter min Mening vil gøre Vold paa Medlemmernes ubestridelige Ret til Kontrol med Foreningens Økonomi ogsaa dens store Lønningsskonto, ved at overføre nævnte Kontrol fra Medlemmerne til de til enhver Tid paa Bestyrelsesmøderne mødte tilfældige Medlemmer af Bestyrelsen og efter min Mening kan virke i høj Grad til Skade for Foreningens Ve og Vel, tillader jeg mig at anmode alle Medlemmer baade færende og ikke færende, der stemmer skriftlig, og de paa Generalforsamlingen fremmødende, at stemme nævnte Forslag ned, ligesom allerede afgivne Stemmer for Forslaget bør annulleres, saa meget mere som der til Forslaget ikke er knyttet nogetsomhelst Motiv eller Vejledning til Medlemmerne om Nødvendigheden og Betimeligheden af et saadant Forslag, ej heller nogen Oplysning om, hvad Fordel et saadant Forslags Vedtagelse vil medføre for Foreningen eller dens Medlemmer i sin Helhed.«

Formanden ønskede hertil at knytte den Bemærkning, at Forslaget ikke er Bestyrelsens, men i Henhold til Lovene indsendt til og godkendt af denne. Det er derfor forkert, naar Mathiesen skriver, at det er Bestyrelsens Forslag.

H. F. V. Hansen: Til Kaptajn Villadsens Forslag skal jeg paa Bestyrelsens Vegne til Belysning af samme fremføre mit Syn paa Sagen.

Naar det hedder, at »Bestyrelsen vælger fortrinsvis af sin Midte en Formand, for indtil 3 Aar ad Gangen«, saa er denne sidste Sætning en Ændring af den hidtil bestaaende Lovparagraf, hvori der kun staar, at Formanden vælges af Bestyrelsen.

Naar der i Forslaget er anført for indtil 3 Aar ad Gangen, er det i Erkendelse af, at det er uheldigt for Foreningens Trivsel, at Formanden ved hvert Aars Generalforsamling faktisk er afskediget. Hans Dispositioner kan i nogen Grad paavirkes heraf, saaledes at disse maaske kan mangle noget af den Sikkerhed og Paagaenhed, som er en Betingelse for Foreningens Anseelse, da han jo ikke kan være helt sikker paa Genvalg, derfor er det nødvendigt, at Formanden er saaledes ansat, at han kan arbejde og træffe Dispositioner paa længere Sigt.

Et af Formandens mangeartede Arbejder er netop Forhandling, disse løber sjældent glat af i første Omgang, Forhandlingerne skal tilrettelægges saaledes, at der stadig holdes en Dør aaben at komme indad igen, med andre Ord, Planen for Forhandlingerne skal tilrettelægges paa langt Sigt, ligesom Draaber i det lange Løb udhuler Stenen, saaledes vil en Mand med Forhandlingsevne kunne bearbejde sin Modstander ved

med Lys og Lygte for at finde Beskæftigelse — end sig lønnende Fragter.

Fra Sydafrika er taget en 4,500 Tonner for Majs, April Lastning, til 18/6d. U.K.-Cont.

TIME CHARTER

Vestindien »has gone to pieces«, og i europæisk Fart bydes lavere og lavere Rater; men der gøres vist heller ikke meget.

SEJLSKIBE

For prompt Lastning i Melbourne-Geelong har et belgisk Skib paa 3,200 Tons maattet akceptere 16/6d. til U.K.-Cont. I Fjor blev betalt op til 45/-, og det dækkede næppe nok.

RUSSISKE BESTILLINGER I TYSKLAND?

Efter hvad der meddeles, finder der for Tiden Forhandling Sted mellem den russiske Regering og Schickaus Skibsværft om Bygning af 18 Passager- og Fragtbaade. Efter Forlydende vil Værftet dog kun faa Ordren, saafremt Rusland opnaar det Laan, som det for Øjeblikket søger i Tyskland.

Gang paa Gang at komme tilbage til Sagen. Dette Princip, der er fulgt i den sidste Formandsperiode, har hentet mange Sejre hjem til de færende Skibsførere.

En Betingelse for, at der stadig kan arbejdes i denne Retning til Gavn for den færende Fører, er først og sidst, at vi staar samlet om, og med Tillid til den Mand, vi har valgt til at repræsentere vor Stand, den Stand, som hver enkelt af os er stolt af at tilhøre.

Vor Tillid til den, vi vælger til Formand, viser vi bedst ved, at vi vedtager den fremlagte Lovændring, der foreslaar, at Formanden vælges for indtil 3 Aar.

Jeg er forvisset om at denne Ændring vil være til Gavn for Foreningen, ligesom den vil afhjælpe det uheldige, der gør sig gældende ved den gamle Ordning. — Formanden vil ganske anderledes kunne forfølge en løbende Sag, han raader nu selv over Tidspunktet, fordi han ved, at han kan fortsætte sit Arbejde sin Tid ud.

I Forsag til Lovændring er endvidere anført »Formandens Honorar fastsættes af Bestyrelsen«.

Tilsyneladende kunde det se ud, som om Forslagsstilleren her berøver Generalforsamlingen noget af sin Myndighed, men ser man ret paa Forslaget, vil man hurtigt blive klar over, at Forhandlingen om Formandens Gage paa Generalforsamlingen ikke alene virker stødende for Medlemmerne, men særligt for den Mand, hvem Forhandlingen angaar. Vi har vel alle sidste Aars Generalforsamling i frisk Minde, Forhandlingerne i Fjor formede sig nærmest som Angreb paa Bestyrelsen og Formanden. Det viste sig at være uvederhæftig Tale, men Forhandlingerne gik dog rundt i Landets Blade, lidet flatterende for vor Stand.

Jeg anbefaler sidste Passus i Forslaget, fordi Bestyrelsen mere indgaaende vil kunne diskutere Sagen og saaledes faa de forskellige Momenter behandlede, som taler for Bevægelse i Gagen.

Det er ikke altid saa nemt ved en Generalforsamling at faa diskuteret de forskellige Synspunkter til Bunds, derfor mener jeg, at det rette Forum til Behandling af ovennævnte Sag er i Bestyrelsen.

Dersom Ændringsforslaget til Paragraf 11 vedtages af Generalforsamlingen, saa agter Bestyrelsen at føre den vedtagne Lovparagraf saaledes ud i Livet, at Valget af Formanden foregaar for 3 Aar ad Gangen, medens Gagen bestemmes hvert Aar og for et Aar ad Gangen. Gagen fastsættes ved skriftlig Afstemning af alle Bestyrelsesmedlemmer straks efter hvert Aars Generalforsamling og afgøres ved simpel Majoritet, og der oprettes kutymæssig Kontrakt.

Bestyrelsen vil saaledes efter Forslag til Lovændring af Paragraf 11 ifølge Stykke 5 fastsætte Lønningerne for alle Foreningens Funktionærer.

Med disse Ord som Motivering for Forslaget til Lovændring anbefaler Bestyrelsen Forslaget.

Kaptajnerne *Emil Gade, H. P. Thrane* og *H. V. Bang* udtalte sig imod Lovændringen, medens Bestyrelsesmedlemmerne Kaptajn *Neergaard* og Kaptajn *H. L. Hansen* anbefalede den, og efter en længere og livlig Diskussion vedtoges Ændringen med 155 St. imod 64.

Efter Generalforsamlingen fandt der et Bestyrelsesmøde Sted, hvor Kapt. *H. P. Hagelberg* genvalgte til Formand og Kapt. *H. F. V. Hansen* blev valgt til Næstformand.

DEN STORE FIASKO

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det lykkedes end ikke Folkeforbundet i Genève at give det Udseende af, at det fik udrettet det allermindste, og det betyder mindre end intet, at »Locarno-aanden skal leve videre til September.« Den Raadløshed, som har kunnet mærkes overalt og i alt vil ogsaa leve Sommeren over, og naar Folkeforbundet atter træder sammen, vil der ikke være selv det mindste Figenblad, som kan skjule dets Nøgenhed.

Det var fra først til sidst et ganske forvirret Spil, som foregik i den lille smukke By, og det indbyder ikke til mange Forhaabninger i Fremtiden. De to Hovedroller havde Frankrig og England, og med stigende Forundring saa man, at Sir *Austen Chamberlain* omgav sig selv med en uigennemtrængelig Uvished. Der var til sidst ingen som anede, hvor man havde ham, og man fik et stærkt Indtryk af, at det for ham først og fremmest gjaldt om ikke at staa paa noget Standpunkt. Han vilde kravle og fire sig hen til det Sted, hvor Frankrig og Tyskland kunde mødes. Det lykkedes ikke for ham, og havde han i Forvejen vist, hvad Politik det var, han vilde føre, kunde han være blevet hjemme i London. Hans Rejse nu var til ingen Nytte; snart maatte han tage Hensyn til *Briand*, snart til *Luther*, og ingen af dem havde nogen større Margin at disponere over. De vilde alle en ideel Løsning af Problemerne — men samtidig var de klare over, at denne Løsning ikke vilde være noget værd, hvis den ikke kunde finde Fodfæste i Realiteterne. Som den første af Noahs Duer, vilde den vende tilbage til Arken igen.

*

Det Misgreb, som den engelske Udenrigsminister gjorde sig alle Anstrængelser for at undgaa, blev heller ikke foretaget af de andre Magter — paa en Undtagelse nær. Sverige, der i Kraft af sin Stilling i Raadet og sin Udenrigsministers Position i vor Tids Politik, stod stærkt, kom alligevel til kort. Det er sørgeligt, men det er Sandheden. Retten havde det paa sin Side, og det maatte derfor ogsaa vinde alles Sympati — men det er altid farligt at være den standhaftige lille Tinsoldat i et Raad af Stormagter. Det er det samme som at Myggen viser Elefanten Vej; — det kan være dumdrigt, og det var det uden Tvivl i dette Tilfælde. Tinsoldaten optraadte hele Tiden med overordentlig Bravour, men den gik til sidst over paa Midten, og da den først var knækket, tog ingen Hensyn til den. Alt hvad der var af Folkeand og Forsoningsaand i Forbundet var som glemt og blæst bort. Nu var der frit Slag for de store Staters diplomatiske Spil.

Udenrigsminister *Undèn* stod fast paa det Princip, at Raadet ikke maatte udvides. Der er meget, der taler for og imod dette Standpunkt — men hvor man end staar, kan man ikke andet end sige, at Sverige viste, hvad der var dets Mening; medens saa mange andre Stater svingede snart til den ene og snart til den anden Side, stod det fast hvor det stod. Det gør altid et smukt og godt Indtryk; derfor føltes det saa bittert, da det tilsidst veg.

Der er næppe nogen Grund til at tro, at de smaa Lande skulde have større Glæde af et Folkeforbund, hvor kun Stormagterne er repræsenterede. Man har tværtimod al Grund til at tro, at de mindre Lande vil blive fuldstændig negligerede; Historien viser det med al ønskelig Tydelighed. Hvor de store og smaa er sammen, er det nu engang altid de store som vinder; og saadan gik det ogsaa i dette Tilfælde. Sverige havde besluttet, at det kun vilde være med til, at Tyskland fik en permanent Plads i Raadet, og for dette Standpunkt vilde det kæmpe. Og *Undèn* kæmpede bravt — men læser man hans Taler og Svar igennem, kan

man ikke andet end beklage, at de savnede de klare *Linier*. Han stod i Genève som de hellige og uangribelige Principers Forsvarer, han vilde værgede dem til det yderste — og saa en Dag gav han alligevel op, men ad en Omvej, som vi ikke rigtigt forstaar. Lige med ét kastede *Undèn* Tøjlerne og erklærede, at han gerne veg sin Plads i Raadet til Fordel for Polen. Sverige vilde altsaa træde ud. Men det var jo det samme som at jævne Vejen for netop den Omdannelse af Raadet, som han havde stillet sig saa stejlt imod. Det var en Vending, som maaske var ganske forstaaelig en Tid, men den var ganske afgjort ikke til Held for Sverige og de smaa Lande, som i saa høj Grad havde sat deres Lid til Udenrigsminister *Undèn*. Ham var det, som i første Række skulde værne deres Prestige. Da han veg, føltes det som om han svigtede dem. Uden Tvivl i den bedste Hensigt — men svigtede sig selv og Principerne gjorde han.

*

Saadan som Forholdene nu engang var, kan det ikke nytte at bebrejde *Undèn*, at han veg fra det Stade, han havde stillet sig saa fast paa. Det mest beklagelige var, at han paa Forhaand havde fortalt den hele Verden, hvad der var hans Mening, og at han paa ingen Maade kunde tænke at fravige den. Det var den store Dumhed. Han skulde have holdt paa sit, nu han engang havde taget et Standpunkt; hvad han senere gjorde var det samme som *Don Quijote*; i første Akt leger han Stalsmand, men forvandles allerede i anden til en pæn lille og medgørlig Dreng. Det havde været bedre, om det var omvendt; saa havde Sverige i Dag staaet stærkere end det nu gør, og de smaa Stater havde følt sig mere trygge. Hr. *Undèn* staar nu foran det verdenspolitiske Spejl som en fin og ærlig Mand, fuld af Idealitet — men i sin Handlen mere enfoldig end man har Lov til at være, naar man er i det Selskab af Stormagtsrepræsentanter, som han var kommet i.

*

Da *Hjalmar Branting* en Gang kom hjem fra Genève, blev han hyldet af en uoverskuelig Folkemængde, der stod paa Stockholms Banegaard. Det samme vil Udenrigsminister *Undèn* ikke opleve. Han har ikke rent diplomatisk forstaaet sine Kort saa godt som sin store Forgænger, han trods alt ikke befæstet sit hidtil vundne Ry, fordi han var for svag.

Men gjort er gjort og det staar ikke til at ændre. Hvad der derimod maa undgaaes er, at man bliver ved med at handle saadan, at det kun kan give Nederlag. Det kan hverken vi eller Sverige staa os ved. Det Forlydende der gaar om, at man fra svensk Side vil stævne Spanien for Raadet, maa ikke faa Lov til at tale sandt. Det vil blive en ren Farce. Hvad kan man gøre overfor Spanien? Saa godt som ingen Ting; man kan lade være med at købe saa megen Vin, men i det samme svarer Spanien med at standse Træindkøbene, og i Raadet i Genève vil der ikke blive foretaget andet, end at man smiler over denne Hanekamp. Vil Sverige nu foretage sig noget, maa det kunde gøre det med den Styrke, at det kan sætte alt det igennem, som det ønsker.

Nederlaget i Genève kan Sverige og de andre Smaastater bære med en vis Taalmodighed; man arbejdede troskyldigt paa en Politik, som var sand og god, men som Stormagterne ikke vilde gaa med til. Derved blamerede de moralsk Forbundet saa grundigt som tænkes kan. Man indbyder Tyskland til at være med til Gæstebudet; saa opstaar der et stort Spektakel ved Døren; der bliver Trængsel og Puffen — og det bliver Signor *Mello Franco*, som kom til at spille Hovedrol-

(Fortsættes næste Side)

DEN NORSKE KLARERINGSSTARIF

Norges Skibsrederforening og Norsk Skibsmæglerforbund har sluttet en Overenskomst om Indførelse af nye Takster for Klarering af Skibe i norske Havne i indeværende Aar. Foruden en betydelig Reduktion af selve Satserne er der ogsaa opnaaet en Del yderligere Lettelser, hvorved de i Fjor gældende Takster bringes ned med henved 30 pCt. Saaledes er Beregningsbasis forandret fra d.w. capacity til d.w. cargo capacity, ligesom Reduktion for Partlaster er forhøjet til henholdsvis 25, 35 og 45 pCt. For Last begge Veje er der nu $\frac{1}{2}$ Tillæg mod tidligere $\frac{1}{2}$ baseret paa største d.w. cargo capacity. Endvidere er der for Klarering af Skibe, som laster Malm vedtaget særlige Afgifter, der formentlig imødekommer de Anker, der har været rejst mod Klarerings-Afgifterne for saadanne Skibe.

Den nye Klareringstarif gengives herved:

Denne Tarif gælder fra 1. Marts 1926 indtil 31. December 1926. Derefter automatisk for yderligere 12 Maaned, hvis Tariffen ikke af nogen af Parterne opsiges inden 1. December hvert Aar.

Damp- og Motorskibe.		
Indtil 250 d.w. cargo capacity tariffri.		
For 251 indtil 300 d.w. cargo capacity		Kr. 50.00
- 301 — 400 —	—	60.00
- 401 — 500 —	—	70.00
- 501 — 600 —	—	80.00
- 601 — 800 —	—	90.00
- 801 — 1,000 —	—	100.00
- 1,001 — 1,250 —	—	115.00
- 1,251 — 1,500 —	—	125.00
- 1,501 — 1,750 —	—	135.00
- 1,751 — 2,000 —	—	150.00

med 3 Kr. i Tillæg for hver overskydende 100 d.w.

cargo (eller Del deraf) indtil 3,000 Tons, og 2.50 Kr. for hver overskydende 100 Tons.

For Partladning:

(Beregningsbasis for Trælast: 3 Ton — 1 Stdr. resp. 1 Favn.)
 Indtil $\frac{1}{4}$ Ladning 25 pCt. Fradrag i ovennævnte Satser.
 Indtil $\frac{1}{2}$ Ladning 35 pCt. Fradrag i ovennævnte Satser.
 Indtil $\frac{3}{4}$ Ladning 45 pCt. Fradrag i ovennævnte Satser, dog ikke under Tariffens Minimumssats.

Satserne gælder for Last en Vej og inkluderer Ballast ind eller ud. For Last begge Veje $\frac{1}{2}$ Tillæg baseret paa største d.w. cargo capacity under Forudsætning af at samme Mægler benyttes begge Veje. For udelukkende Ballastklarering ind eller ud efter særlig Overenskomst.

Klarering af Linjerederis Skibe er fri, forsaavidt Klareringen udføres af vedkommende Linjes faste Agent paa Stedet.

For udlagte Penge beregnes vanlig Kassekreditrente.

For Skibe med Stykgods eller anden blandet Last, som ikke henhører under regulære Ruteskibe, beregnes 20 pCt. Tillæg til ovennævnte Satser.

For Søforklaring vanligt Mødesalær.

Gebyr for Klarering af *Sejlskibe* efter Overenskomst.

For Lastning af Malm betales følgende Gebyrer:

Fra 501 indtil 600 Ton		Kr. 70.00
- 601 — 800 —	—	80.00
- 801 — 1,000 —	—	90.00
- 1,001 — 2,000 —	—	105.00
- 2,001 — 3,000 —	—	120.00
- 3,001 — 5,000 —	—	150.00
- 5,001 — 7,000 —	—	175.00
over 7,000	—	200.00

POSTTRAFIK PAA FINLAND PR. FLYVEMASKINE

Den strenge Vinter har, specielt i indeværende Maaned, medført store Vanskeligheder i Trafikforholdene paa Finland. Det har saaledes været umuligt at opretholde en normal Forbindelse mellem Abo og Stockholm, trods det, at flere af Finlands Isbrydere har været stillet til Disposition for denne Linie. Dette har imidlertid givet Anledning til stor Misfornøjelse mellem de finske Eksportører, der klager over, at Isbryderne bindes for meget af den omfattende Passagertrafik, medens Lastbaadene med deres dyrebare Last faar Lov til at ligge i Ugevis i Isen, inden Isbryderne faar Tid til at føre dem ud til aabent Vand. Spørgsmaalet har for nogle Dage siden været til Behandling i Statsraadet, der har truffet den Afgørelse, at Antallet af Ture paa Linien Abo-Stockholm under Marts Maaned d. A. nedsættes fra fem til

tre i hver Uge i hver Retning (Tirsdag, Torsdag og Lørdag fra Abo og Stockholm). Fra 1. April at regne bliver Antallet af Ture atter forhøjet til fem.

Da Posten befordres med denne Linie, opfordrede Statsraadet samtidig Kommunikationsministeriet til at træffe Aftale med »Aëro« Selskabet, hersteds, om Oprettelse af 3 Flyveture om Ugen i hver Retning mellem Abo og Stockholm for at befordre Posten paa de Dage, da Baadene ikke ankommer til Abo og Stockholm.

Denne Overenskomst er nu truffet og gaar i Hovedtrækkene ud paa, at ovennævnte Selskab hver Tirsdag, Torsdag og Lørdag skal sende Flyvemaskine fra Abo til Stockholm med Ankomsttid til sidstnævnte By Kl. ca. 8 Form., saaledes at Posten naar med Hurtigtoget Kl. ca. 10 Form. fra Stockholm sydpaa. Flyvemaskinen returnerer de samme Dage Kl. 11 Form., efter at Toget sydfra er ankommet til Stockholm, og ankommer til Abo ved 1-Tiden, saaledes at Posten kan videresendes til Helsingfors med Kurertoget Kl. 2.04 Efterm. Post, der sendes fra København Mandag, Onsdag og Fredag, vil derfor kunne ekspederes pr. Flyvemaskine og være i Helsingfors resp. Tirsdag, Torsdag og Lørdag Aften. Der betales ekstra Afgift herfra, men ikke fra Ulandet.

(Fortsat fra Side 213).

len, medens alle de andre pøb. Lad dette være hvad det være vil. Men nu at frembære en Klage, som ikke kan føre til noget, vil være politisk uforsvarligt, og det maa ikke ske. Her har Sverige ikke blot sin egen men de andre smaa Staters Ære at varetage.

Johannes Lehmann.

SKIBS-PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Telgr.-Adr. »Saxberg«.
Tlf. 244 & 482.

RADIOPEJLESTATION
VED OPORTO

Den 10. Marts er en Radiopejlestation traadt i Virksomhed ved Lavadores i Nærheden af Oporto. Dette er den eneste Radiopejlestation paa den portugisiske Kyst, og den vil antagelig være af Betydning for passerende Skibe, der navnlig i taaget Vejr vil kunne faa deres nøjagtige Position opgivet fra Stationen.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes Lørdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 345, til Aktieselskabet Borgestad, Borgestad ved Porsgrund, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

350' 0" × 51' 3" × 27' 3",

og Bæreevnen er 6600 tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2200 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for Rederiet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Brynje«.

Fyrskib drevet bort.

Kaptajnen paa den hollandske Damper »Herkules«, der Fredag Aften ankom til Hamborg, melder, at han ikke har fundet Terschellings Fyrskib paa Plads. Der er Sandsynlighed for, at Fyrskibet har revet sig løs og er drevet bort.

Seks Skibe til Tvangsauktion.

4m. Sk. »Kaj Hvilsom«, 3m. Sk. »Johannes«, 3m. Sk. »Dag-

ny«, 3m. Sk. »P. Rasmussen«, 3m. Sk. »Elisabeth Eff« og 3m. Sk. »Vesta«, allesammen hjemmehørende i Svendborg og paa Thurø, vil Lørdag den 27. Marts blive bortsolgt ved Tvangsauktion.

Disse Auktioner burde være et tilstrækkeligt tydeligt Tegn paa den Nødstilstand, der faktisk eksisterer indenfor Sejlskibsfartserhvervet.

Aalborg Skibsværft

holdt forleden Generalforsamling. Formanden, Overretssagfører Ael Olsen, København, aflagde Beretning. Der var udført Reparationer paa ialt 184 Skibe, hvoraf 109 Damp- og Motorskibe. Dokkerne havde ialt optaget 32 Skibe. Ophalingsbeddingerne 66, og der havde været beskæftiget op til 325 Mand og 29 Funktionærer. I Aarets Løb er afleveret Isbryderdampskibet »Hermes« til Aarhus Havn, en Jernkonstruktion til et Kullosningsapparat i Aalborg og en Gasbeholder til Nørre Tranders Kommune, to Skibskedler til Nakskov Skibsværft samt en Del Jernkonstruktioner og Kedler.

Regnskabet balancerer med 590,851 Kr. Det viser et Underskud paa 190,398 Kr., der overføres. Aktiekapitalen er nedskrevet fra 2 Mill. til 500,000 Kr.

I S M E L D I N G E R P R. 24. M A R T S 1 9 2 6

Sverige.

Sundsvall: Søen og Bramö-Draghällan isfrit. Draghällan-Sundsvall Fastis.

Gävle: Søen omkring Eggegrund Drivis. N-Løbet isfrit. Reden og Skutskär svær Fastis, lukket.

Örskär: Søen Drivis, kun for kraftige Dampere. Grepen til 2 Sömil Nord for Örskär Fastis.

Söderarm: Søen Drivis, lukket for Sejlskibe. Til Furusund Sjapis, lukket for Sejlskibe.

Sandham: Søen isfri. Til Stockholm dels isfrit, dels Sjapis, lukket for Sejlskibe.

Strömstad: Dynekilen indre Del Fastis, til Laholmen Rende. Idefjorden Fastis, til Krokstrand Rende.

Estland.

Zerel: Uhindrende Sjapis.

Filsand: Isfri.

Dagerort, Dagö N., Odensholm, Pakerort: Svær Drivis, kun med Isbryderhjælp.

Nargö N. og Reval: Svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Kokskär, Ekholm: Pakis, lukket.

Stenskar, Narva, Kynö, Verder, Vorms: Svær Fastis, lukket.

Lettland.

Stationerne Papensee-Vindau isfri.

Lysserort Landvand: Kun for kraftige Dampere.

Michaelsturm Landvand: Kun med Isbryderhjælp.

Domesnäs: Mod Nordvest sammenpakked Is, mod Nordøst og Sydøst Landvand, i alle Retninger kun med Isbryderhjælp.

Messaragotsem: Drivis, kun med Isbryderhjælp.

Riga: Søen svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, Havnen

Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Haynash: Svær Fastis, lukket.

SKIBSFARTEN PAA LENINGRAD I AARET 1925.

I følge Indberetning fra Generalkonsulatet i Leningrad blev Leningrad Havn i 1925 anløbet af 690 Skibe, fordelte paa følgende Nationer:

Tyskland	174
Rusland	147
Danmark	103
Finland	103
England	62
Norge	49
Sverige	41
Holland	3
Grækenland	3
Forenede Stater	2
Italien	1
Frankrig	1
Estland	1

Danmark indtager Pladsen som Nr. 3. Ganske vist har Finland samme Antal Skibe, men disse har væsentligst bestaaet af mindre Skibe.

TROLLHÄTTE KANALEN ATTER AABEN.

Det danske Konsulat i Göteborg meddeler, at Trollhätte-Kanalen mellem Vänersborg og Ström ifølge Bekendtgørelse fra Kanaldirektionen er blevet aabnet for Søtrafik fra og med den 15. d. M.

FINSK SEJLSKIBSREDERIFORENING DANNET

Finske Sejlskibs- og Motorskibsredere, hvis Skibe sejler paa Østersøen og Nordsøen, holdt forleden Møde i Abo for at diskutere Spørgsmaalet om Dannelse af en Rederiforening og vedtage de Minimalfragter, der er foreslaaede af Sveriges Sejlskibs-Redareforening.

Efter en længere Diskussion vedtog man at slutte sig sammen under Navnet »Finlands Segelfartygsförbund«. Der blev valgt en midlertidig Bestyrelse, og det besluttedes at sammenkalde et nyt Møde i April Maaned. Mødet vedtog saa vidt muligt at opretholde de svenske Minimaltariffer.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. MARTS 1926.

London	18,52	Madrid	54,00
New York	382,00	Amsterdam	153,25
Berlin	90,80	Stockholm	102,35
Paris	13,70	Oslo	82,40
Antwerpen	15,75	Helsingfors	9,62
Zürich	73,65	Prag	11,31
Rom	15,55	Wien	53,95

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnages»

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KUL-AFSCRIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULREKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILLIALER:

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

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

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

GRIMSBY

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

BRISTOL

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER
SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

DUNDEE

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

SAMUEL TUTTON & SONS

ETABLERET 1859

STEVEDORES

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

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

BURNTISLAND

The 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 Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NORLAND

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

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

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

MIDDLESBROUGH

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

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.

AKTIESELSKABET DAMPSKIBSSELSKABET DANNEBROG

Den nærlige Generalforsamling afholdes *Lørdag den 27. Marts 1926 Kl. 11* i Dansk Dampskibsrederiforenings Mødesal, Amaliegade Nr. 29 A, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene er følgende:

1. Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab tilligemed Angivelse af Selskabets Status til Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
3. Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til Bestyrelsen efter Vedtægternes § 15.
4. Forslag fra Aktionær Side om Ændring af Vedtægternes § 12 2det og 3die Stykke.

Til Vedtagelse af Ændringer udkræves efter Vedtægternes § 8 kvalificeret Majoritet.

5. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
6. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen, lydende paa Navn, samt Stemmesedler og trykt Udlog af Regnskabet udleveres fra den 16. til den 24. Marts inkl. paa Selskabets Kontor Amaliegade Nr. 29 B. Kl. 10-1, imod Legitimation af Egenskab som Aktionær i Medfør af Vedtægternes § 7, ligesom Forslag til Ændring af Vedtægterne henligger til Eftersyn samme Sted og samme Tid.

Bestyrelsen.

POSITIONSLISTE PR. 22. MARTS 1926

MEDELDT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

- s.s. A. P. Bernstorff, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
- s.s. Aalborghus, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
- s.s. Aarhus, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
- s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.
- s.s. Absalon, Jessen, ank. New Orleans 19.3.
- m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Oslo 21.3.
- s.s. Alderney, Jerne, afg. St. Vincent 19.3. til Brixham.
- s.s. Alexandra, oplagt siden 19.9.25.
- s.s. Alfa, afg. Setubal 18.3.
- s.s. Alfred Hage, afg. Oran 10.3.
- s.s. Algarve, Sundvig, oplagt i København siden 2.3.
- s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Baltimore Ma. 20.3
- s.s. Anna, ank. København 3.3.
- m.s. Annam, Wolf, Jørgensen, afg. Wallaroo 11.3. til Japan.
- s.s. Anneberg, Korff, afg. Hook of Holland 2.3. til Key West.
- s.s. Arabien, Olsen, ank. Kobe 17.3.
- s.s. Argentina, Juul Larsen, ank. Cardiff 16.3.
- m.s. Arizona, Sonne, i Dok i Göteborg siden 19.3.
- s.s. Arkansas, Snedker, afg. Newcastle 8.3. til Philadelphia.
- m.s. Asia, Skjoldam, ank. Kielung 21.3.
- s.s. Askø, Hjorth, ank. København 20.3.
- s.s. Astrid, Bjarke, ank. Rufisque 15.3.
- s.s. Atlantic, Olsen, pass. Sunda Strædet 15.3. p. R. t. Menodo.
- m.s. Australien, Christensen, pass. Panamakanalen 21.3.
- m.s. Avance, Hansen afg. København 22.3. til Danzig.
- s.s. Axel, oplagt i København.

B

- s.s. Beira, oplagt i København siden 8.12.25.
- s.s. Bellona, Christensen, i Eksportfart, afg. København 22.3. til Odense.
- s.s. Benedikt, Nikolajsen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruterne.
- s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
- s.s. Birgit, Bang, ank. Tunis 17.3.
- s.s. Birte, Christensen, afg. Bathurst 21.3. til Liverpool.
- s.s. Bodil, ank. Abo 22.3.
- s.s. Bogø, Rasmussen, afg. Blyth 26.2. til Reval.
- s.s. Bolivia, Prahl, pass. Honolulu 14.3.

- s.s. Bornholm, Hansen, ank. Turks Island 19.3.
- s.s. Bothal, Larsen, ank. København 21.3.
- s.s. Botnia, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Ruten.
- s.s. Bottenhaven, Vaaben Hansen, pass. Gibraltar 18.3. til Hamburg.
- s.s. Brasilien, Brocks, i Dok i Helsingør siden 6.3.
- s.s. Brattingborg, Christensen, pass. Honningvaag 21.3.
- s.s. Bretagne, Hartmann, ank. Malaga 16.3.
- s.s. Bretland, Hansen, ank. København 21.3.
- s.s. Britta, afg. Casablanca 18.3.
- s.s. Broholm, Mikkelsen, ank. Danzig 22.3.
- s.s. Brynhild, Huus, oplagt.
- s.s. Børglum, Møllerup afg. Tampico 20.3.

C

- s.s. C. P. A. Kock, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
- m.s. California, Wenck, ank. Bahia Blanca 20.3.
- s.s. Carmen afg. Nørresundby 20.3.
- s.s. Charkow, Petersen, afg. Genua 22.3. til Marseilles.
- m.s. Chile, Hansen, afg. Hamburg 16.3. til Hull.
- s.s. Chr. I. Kampmann, ank. Saloum 8.3.
- s.s. Christiansborg, Lund, ank. Dieppe 19.3.
- s.s. Cimbria, Petersen, i København-Frederikshavn Ruten.
- s.s. Clara, Jacobsen, ank. Bremen 19.3.
- s.s. Copenhagen, Nielsen, afg. Mobile 18.3. til Havana.
- s.s. Cyfril, Borcklausen, ank. Danzig 20.3.

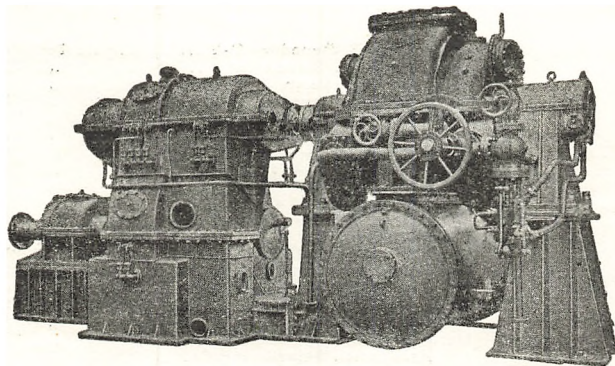
D

- s.s. Dagmar (D.S.D.F.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby-Ruten.
- s.s. Dagmar (J. Lauritzen), ank. Malaga 22.3.
- s.s. Dan, Mortensen, ank. Mobile 20.3.
- s.s. Danefelt, Jørgensen, afg. Danzig 18.3. til London.
- s.s. Danelag, Stage, afg. Oporto 20.3. til Rivadeo.
- s.s. Danemark, Hausgaard, afg. Nordenham 17.3. til Jacksonville.
- s.s. Danery, Voss, ank. Danzig 20.3.
- s.s. Dania, Bencke, afg. Baltimore 20.3. til New York.
- m.s. Danmark, Knudsen, afg. Vladivostock 20.3. til Dalny.
- s.s. Dansborg, Mathiasen, afg. Honaine 10.3.
- s.s. Delaware, Petersen ank. Havana 18.3.
- s.s. Diana, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
- s.s. Dorrit, pass. Ushant 20.3.

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

s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamborg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Nice 13.3.
s.s. *Ebba*, ank. Limassol 20.3.
s.s. *Ebro*, ank. København 21.3.
s.s. *Egholm*, afg. Trapani 21.3 til Catania.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Danzig 19.3. til Grangemouth.
s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Dungeness 20.3.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Catania 17.3.
s.s. *Erik*, Kulhulk i København.
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Hull 21.3.
s.s. *Erik Boye*, ank. Barry 12.3.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Gravesend 19.3.
s.s. *Esther Maria*, Richelsen, ank. Civitavecchia 21.3.
s.s. *Estland*, Sørensen, i København 23.1.
s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. Newcastle 19.3.
s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart København-sydfynske Pladser.
m.s. *Falstria*, Mouritzen, afg. Port Said 12.3. til London.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 17.3.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimbsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruten.
m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Aden 18.3. til Colombo.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Dok i Frederikshavn siden 15.3.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Rio 19.3. til Bahia.
s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Reykjavik 18.3.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Santiago 20.3.
s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Hook of Holl. 20.3. p. R. t. San Juan.
s.s. *Frederik VIII*, henligger i København.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Waterford 17.3.
s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Nørre Sundby 20.3.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Christensen, ank. København 21.3.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
s.s. *Gerda*, afg. Pasages 22.3.
s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. Norfolk 10.3. til Aalborg.
s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Hook of Holland 19.3.
s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 19.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Las Palmas 14.3.
s.s. *Halfdan*, Ørbeck, oplagt i København siden 13.3.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 21.3.
s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. København 22.3. til Danzig.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. New York 17.3.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. San Domingo 16.3.

s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Tayport 22.3.
s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
s.s. *Harriet*, ank. Grimbsby 20.3.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Helene*, afg. Hull 20.3.
s.s. *Helga*, ank. Castellan 18.3.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.2.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Glasgow 10.3.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 21.3.
s.s. *Hindsholm*, Møller, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. København 22.3. til Manchester.
s.s. *Hroar*, Ankersø, i København-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Casablanca 13.3.
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Taltal 18.3.
s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Gibraltar 19.3. p. R. t. Genua.
s.s. *Inger*, ank. Stockholm 17.3.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Rotterdam 4.3. til Boston.
s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Norfolk 15.3. til Venezuela.

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. Charleston 20.3. til Europa.
m.s. *Java*, Schmidt, pass. Malta 19.3. p. R. t. Port Said.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. La Paz 13.3.
s.s. *Jenny*, ank. Valencia 21.3.
s.s. *Johanne*, pass. Dungeness 22.3.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Wendt, pass. Finisterre 20.3.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk 18.3.
m.s. *Jullandia*, Kolls, ank. Bangkok 7.3.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 15.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Baltimore 21.3. til Jacksonville.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Reval 19.2.
s.s. *Karen*, Jordt, ank. Burriana 13.3.
s.s. *Karla*, pass. Cabocarveiro 22.3.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kolding 22.3. til Nakskov.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Hamburg 18.3.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, oplagt i København siden 2.3.
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Penang 22.3.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Dok i København siden 11.3.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Grangemouth 15.3.
s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i København siden 2.3.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Nuevitas 13.3.
s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Stettin 20.3.
m.s. *København*, Christensen, ank. Melbourne 5.3.

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Hovedkontor: HELSINGFORS

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Coder: SCOTT'S · WATKINS

Medlemmer:

<i>Björkö-Sund</i>	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	Tel.	"Mittler"
Do.	Seppinen & Co. Stevedores	"	"Mannola"
<i>Trångsund</i>	A-B. The Federations Stevedore	"	"Sohn"
Do.	W. A. Mäkelä Stevedore O-Y	"	"Mittler"
<i>Wiborg</i>	V. Sandholm & Co. Ltd.	"	"Sandholm"
<i>Fredrikshamn</i>	Blomberg & Co. A-B.	"	"Blombergs"
<i>Kotka</i>	Björklund & Co. A-B.	"	"Edvbjörklund"
<i>Lovisa</i>	Lovisa Stevedoring Co.	"	"Association"
<i>Helsingfors</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y.	"	"Edvbjörklund"
<i>Sörnäs</i>	A-B. Edv. Björklund O-Y.	"	"Edvbjörklund"
<i>Hangö</i>	A-B. Hangö Stevedoring O-Y.	"	"Edvbjörklund"
<i>Ekenäs</i>	Ekenäs Stevedoring O-Y.	"	"Edvbjörklund"
<i>Raumo</i>	Wass & Lundberg O-Y.	"	"Wass"
<i>Räisö & Mäntyluoto</i>	O-Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"	"Wahlbroos"
<i>Kristinestad</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Snekker"
<i>Kaskö</i>	Lindqvist & Co.	"	"Lindqvist"
<i>Wasa</i>	A-B. Victor Ek O-Y.	"	"Victorek"
Do.	Merivälitys Osakeyhtiö	"	"Merivälitys"
<i>Jakobstad</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Association"
<i>Yxpilä</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
<i>Möllersvik</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
<i>Himango</i>	The Association Stevedoring Co.	"	"Stowing"
<i>Brahestad</i>	The Association Stevedores	"	"Despatch"
<i>Uleåborg</i>	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
<i>Haukipudas & Ijo-Röyttä</i>	Stuvarebolaget	"	"Prompt"
<i>Kemi</i>	S. R. Bygglin	"	"Bygglin"
<i>Torneå</i>	Torneå Stevedoring Co.	"	"Stevedoringco"
Do.	Torneå Skeppstuveri Co.	"	"Stowing"

L

- s.s. *Lars Kruse*, ank. Dunkirk 13.3.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Bathurst 14.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. København 21.3.
 s.s. *Lillian*, ank. Svinemünde 21.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 16.3.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Barry 17.3. til Libau, pass. Kielerkanalen 21.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 20.3.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. København 21.3.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 16.3. til København.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Gibraltar 20.3. p. R. t. Schiedam.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Blyth 22.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dakar 10.3. til Bremen.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Tyne 16.3.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, afg. London 20.3. til København.
 s.s. *Marie*, ank. Nantes 22.3.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Aarhus 19.3. til Boness.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, afg. Liverpool 19.3.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Tyne Docks 19.3. til Sekandi.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Kalundborg 20.3.
 m.s. *Mexico*, Eggert, pass. Azores 14.3. p. R. t. Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Livorno 19.3.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Algier 20.3. til Tunis.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Troon 1.3.
 s.s. *Møen*, Madsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

- s.s. *N. F. Høfding*, ank. Bilbao 10.3.
 s.s. *Nancy*, pass. Brunsbüttel 23.3.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. København 19.3.
 s.s. *Nautik*, ank. Blyth 20.3.
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 22.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Gravesend 19.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Barry 10.3. til Montevideo.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Danzig 19.3.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Gandia 20.3.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Barry 17.3.
 s.s. *Norman Isle*, Nielsen, ank. Durban 22.3.

O

- m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olof*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, i Dok i København siden 22.3.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 16.3.
 s.s. *Orion*, Madsen, afg. Penarth 17.3. til Teneriffe.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 22.3. til København.

P

- s.s. *P. Madsen*, ank. Saloum 10.3.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Saloum 21.2.
 s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Gibraltar 18.3. p. R. t. Harburg.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Suez 21.3. til Penang.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne 18.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, afg. Swansea 10.3. til Portland Me.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. San Francisco 20.3. til St. Thomas.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. W. Hartlepool 11.3.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, oplagt.

R

- s.s. *Randi*, pass. Brunsbüttel 21.3.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Middlesbrough 22.3.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Eksportfart, afg. Leith 22.-23.3. til Kbhvn.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. London 22.3.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Methil 22.3.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Swansea 13.3.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Eksport, afg. Newcastle 22.-23.3. Kbhvn.

S

- s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Reval 27.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 13.3. til Nyborg.

- s.s. *Seine*, Barzic, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Singapore 21.3. til Bangkok.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, Klasser i Aalborg.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Guatemala 13.3. til San Francisco.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. New York 22.3. til Hampton Roads f. O.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Nauru 9.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Rotterdam 22.3.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Ghent 10.3.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. København 22.3.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Manchester 18.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. København 19.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grimsby 18.3.
 s.s. *Skagerak*, Hansen, pass. Carvoeiro 17.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Dunston 15.3.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, afg. Aalborg 20.3. til Seaham Harbour, pass. Skagen 21.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 20.3. til Middelfart.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Huelva 17.3.
 s.s. *Slejpner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Casablanca 19.3.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 21.3.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, ank. Valencia 20.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Finesterrre 20.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 15.3.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. San Juan 19.3.
 s.s. *Stella*, ank. Abo 18.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 18.3. til København.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. København 21.3. til Antwerpen.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Rufisque 12.3.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.3.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Huelva 16.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Hampton Roads 18.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *T. M. Werner*, ank. Saloum 11.3.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 19.3.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, i Dok i København siden 11.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksportfart, afg. København 22.3. Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Spezzia 18.3.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 22.3. til København.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 22.3. til København.
 m.s. *Tongking*, Topp, afg. Moji 5.3. til Vancouver.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Westport 20.3.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankensen, afg. Antwerpen 20.3. til Tangier.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

- s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.2.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Bordeaux 21.3.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, afg. Methil 20.3.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 13.3. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 5.3.

V

- s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Port Talbot 20.3.
 s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dakar 17.3.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Port Talbot 13.3. til Boston U.S.A.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Kolding 18.3.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Macoris 17.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.2.25.

W

- s.s. *Wien*, Westergaard, pass. Dover 22.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 17.3.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Hampton Roads 19.3.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt siden 27.1.26.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Port de Bouc 20.3.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 15.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Cork 12.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610
 samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statslf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG 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 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

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

J. ANDERSEN & Co
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Montreal Ship Supply CompanyAGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)

TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

Proviering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:

C. P. FRESH WATER

101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.**STEVEDORING COMPANY**
GYLSENSOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

GINO & EGIDIO SALVAGNO

Etableret 1870 VENEZIA Etableret 1870

SKIBSMÆGLERE
DAMPSKIBS-AGENTER · DAMPSKIBS-REDERE
ASSURANCE-AGENTER**JOHN P. BEST & CO.**
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tilsl.Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Codes: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906**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.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiets Protection Club

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLBODV. 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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

NATIONAL

KØBENHAVN
GRUNDLAET 1905

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

TEGNER

SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Værftsejere, Ladningskontrollører og Veiere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transporters, 8 Tons Flydekraner, Skure med elektriske Kajakraner, 34,000 m² Kajplads, Bugserbaade, Løgttere, Værksteder etc.
Kontrahenter for The Grain Elevator Company, Rotterdam.

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

Com. Trompstraat 1-7. Telegr.-Adr.: Franssonswart.

Avenue d'Italie 84 • Telegr.-Adr.: Franssonswart.

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

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM • ROTTERDAM • ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO • Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmeild"

Amallegade 36

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«

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. 8901-6885 • Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

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

GLASGOW

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.: »Thalattæ«



Forsikrings-Aktieselskabet

"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.



SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 14

FREDAG 2 · APRIL 1926

33 · AARG.

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

MALE FANDEN PAA VÆGGEN

Verden gennemlever den sværeste og største økonomiske Krise, den i Menneskealdre har kendt, og i hvert Fald for Danmark gælder det, at mange Vanskeligheder stadig taarner sig op, skrev *Finanstidende* sidste Uge som Slutning paa en Artikel, hvori Bladet selv byggede op et helt lille Taarn af ny Vanskeligheder for Dansk Skibsfart.

Vi har grumme let ved at være enige med *Finanstidende* i nogle af dets Præmisser, som for Eks., at den eneste Redning ud af den nuværende Krise maa ligge i Verdenshandelens Opløstning samt i Driftsudgifternes proportionale Nedgang. Men saa skriver Bladet:

Hvad Verdenshandelens Forhold til Tonnagemængden angaar, kan følgende bemærkes. Den effektive Verdenstonnage kan ansættes til 58.8 Mill. Tons B.R. Det tilsvarende Tal var i 1914 42.5 Mill. Tons, men allerede dengang var Tonnagemængden for stor i Forhold til Behovet. Sætter man den i 1914 paakrævede Tonnagemængde til 40 Mill. Tons., vil dertil svare nu et væsentligt mindre Tal, da Skibenes Teknik etc. er saa stærkt forbedret. Reducerer man blot med 10 pCt., faar man 36 Mill. Tons som den Mængde, der kunde tilfredsstille Verdensomsætningen, om denne var ligesaa stor som i 1914. I Virkeligheden er den mindre, takket være saavel den mindre Produktion som den skarpe Protektionisme mellem Landene; der foreligger kun en meget ufuldkommen Statistik herover, men man kan maaske anslaa Tilbagegangen i Verdenshandelen siden 1914 til 10—15 pCt. Det vil sige, at Verdenstonnagens Normalbeløb maa formindskes med yderligere 4—5 Mill. Tons eller til højst 32 Mill. Tons. Herefter skulde der altsaa være en overflødig Tonnagemængde paa ikke mindre end 27 Mill. Tons.

Det fremgaar da ogsaa af Skibsregnskaberne, at man har en Fornemmelse deraf. Det fremgaar saavel af de Priser, hvortil Skibene er nedskrevne, som af den Materialefornyelse, der overalt finder Sted. Af Verdenstonnagens 58.8 Mill. Tons er 7.9 Mill. Tons bygget før Aar 1900. Dette Materiel kan antagelig ikke ansættes til en Pris højere end Ophugningsværdien. Dertil svarer ogsaa de Priser, der opgives i flere af de foreliggende Regnskaber. Hvor stor Ophugningsværdien er, kan vel ikke i Almindelighed siges, men Forenede Dampskibsselskab solgte fornylig 4 Skibe til Ophugning til en Pris af 25 Kr. pr. Ton d.w. »Vendila« bogførte et Skib, bygget i 1898, til 31 Kr.; »Norden« et samtidigt Skib til 40 Kr., og tager man et Selskab som »Torm«, da er det nede paa 21 Kr. pr. Ton for et Skib fra 1904 og bogfører sin overvejende nye og fuldt moderne Flaade til gennemsnitligt 74 Kr. pr. Ton; andre lignende Eksempler kunde anføres. Hvad Østasiatisk Kompagni angaar, drejer det sig udelukkende om Dieselmotorskibe, altsaa en Tonnage, som skulde have en særlig Rentabilitet, og dog foretager dette Selskab sine Afskrivninger saa hastigt, at Afskrivningen er gennemført i 15 Aar. »Selandia«, det først byggede Dieselmotorskib i Verden, hvis Alder er 14 Aar, og som iøvrigt fungerer upaaklageligt, skulde herefter være nedskrevet langt under Ophugningsværdien.

Faktisk maa dette anses for en rigtig Politik. Man kunde gaa saa vidt at sige, at kun den efter 1920 byggede Tonnage vil være rentabel i de kommende Aar. Det vil sige 12.3 Mill. Tons af den hele eksisterende Tonnagemængde. Resten eller 46 Mill. Tons skulde da være moden til Ophugning. Dette er maaske nok for rigoristisk, men at man snarere maa tage 1920 til »Skæringsaar« end det mindre særprægede Aar 1900, turde ikke være udelukket. Mener man, at Fremtidens Skibstype er Dieselmotorskibet, vil der, da der findes 3.7 Mill. Tons B.R. Dieselmotorskibe, være Brug for en forøget Tonnage af denne Art paa mange Mill. Tons. Der er altsaa endnu Basis for en betydelig Forøgelse af Skibsflaaden.

Cyclus af gode og daarlige Tider.

Og her er vi paa afgørende Punkter slet ikke enige

med vor fortræffelige samtidige, som først og fremmest overser den historiske Kendsgerning, at Skibsfarten har altid bevæget sig gennem en Cyclus af gode og daarlige Tider, og at man med fuld Føje har Lov til at vente, at denne Vekselvirkning af Medbør og Modvind ikke vil aflade inden for dette Erhverv.

Hvad angaar de Overvejelser, der anstilles med Hensyn til den for Verdens Omsætning nødvendige Tonnagemængde, synes disse at være meget pessimistiske, og de er opbyggede paa Antagelser, der hviler paa et meget løst Grundlag. De staar da ogsaa i absolut Modstrid med det Syn, man andre Steder har paa dette Forhold.

For Eksempel blev der ved »British Corporation«s Aarsmøde den 25. Februar d. A. af Formanden, Mr. Robert Clarke, holdt en Tale, hvis Indhold gik i en helt anden Retning.

Mr. Clarke udtalte omtrent følgende:

»En Undersøgelse af Statistiker vedrørende Skibsfarten fra før Krigen viser, at der er visse Faktorer, der praktisk talt bliver konstante gennem lange Perioder, selvom gode og daarlige Tider foraarsager relativt smaa aarlige Fluktuationer. Gennemsnitligt taget bliver saaledes den samlede Verdensomsætning transporteret paa omtrent 30,000 Skibe, af hvilke ca. 12,000 er mindre end 1,000 Tons. Dette konstante Middeltal viser, at for hvert Skib, der bliver sat ud af Brug, bliver der bygget et nyt Skib, saaledes at det aarlige Antal Nybygninger gennemsnitligt andrager 1,330 Skibe. Herved er imidlertid at bemærke, at de nye Skibe er saa meget større end de gamle, at Grosstonnagen af de samlede 30,000 Skibe forøges med op til 330,000 Tons hvert Aar, eller med ca. 1,000 Tons pr. nyt Skib.

Det er rimeligt at formode, at de tidligere fundne Middeltal sandsynligvis ikke vil falde under normale Omsætningsforhold. Gaar man ud fra dette og under Forudsætning af, at der ikke havde været nogen Krig og ingen Restriktioner var blevet lagt paa Vareomsætningen mellem de forskellige Nationer, vilde Verdenstonnagen have naaet 64 Millioner Tons i 1926, men Antallet af Skibe vilde vedblivende kun have været 30,000, af hvilke omkring 12,000 stadig vilde have været under 1,000 Tons Stykket. I Virkeligheden var Grosstonnagen i 1922 64½ Mill. Tons og Antallet af Skibe 34,000. I 1924 var Tallene 64 Mill. Tons og 33,000 Skibe.

Grunden til, at Antallet af Skibe var forholdsmeæssigt stort, hidrører fra, at Antallet af Skibe under 1,000 Tons og mellem 1,000 og 2,000 Tons blev holdt relativt højt under Verdenskrigen.

I 1925 har Tilvæksten af nye Skibe været mindre end normalt, saaledes at det samlede Antal Skibe nu stadig kun er 33,000.

Hvis disse Kendsgerninger og Tal tages sammen med den naturlige Forøgelse i Befolkningen og dennes Fordringer til Livet, saa kan man herved formode, at Skibsfarten nærmer sig en Tid, hvor mere Tonnage vil blive nødvendig, hvis da ikke Menneskeheden skal leve under den Standard, den tidligere har været vant til.»

En anden af vor Tids største Avtoriteter paa Spørgsmaalet om Verdenstonnage, Mr. A. C. F. Henderson offentliggør i sidste Uges Nummer af det eneste engelske Fagskrift *Shipbuilding and Shipping Record* det Foredrag, som han den 24. Marts holdt i Institution of Naval Architects. I det store og hele ser han paa den øjeblikkelige Situation med samme Øjne som Mr. Clarke. Han mener, at alt tyder paa, at vi gaar imod lysere Tider indenfor Skibsfarten og Skibsbygningens Omraade, og at de engelske Skibsværfter

nogenlunde trygt kan regne med at bygge i indeværende Aar ca. 1,200,000 Tons ny Tonnage, og at næste Aar antagelig vil bringe en Stigning i dette Tal.

Udsigterne for Verdenshandelen.

Vi er ikke over-optimistiske, og vi har ikke overdreven Tillid til de Herrer, der i Øjeblikket udgør Ruslands Regering. Men det forekommer os, at allerede nu maa vi begynde at regne med den Dag, hvor Rusland ordner sine politiske Forhold med den øvrige Verden paa den eneste acceptable Basis, nemlig Ruslands fulde Anerkendelse af Ejendomsrettens Ukrænkelighed. Den Dag vil betyde en Renaissance indenfor Skibsfartens forskellige Grene, og Spørgsmaalet er da, om Verden i Virkeligheden saa har for megen Tonnage. Allerede nu er Handelen mellem de Forenede Stater og Sovjetrusland jævnt stigende, og Ruslands Repræsentanter i New York har i den sidste Tid fragtet et forbavsende stort Antal Dampere af forskellige Nationaliteter til at transportere de uhyre Mængder amerikanske Varer, Russerne har købt, til Sortehavshavne. Efter hvad der meddeles, er »The Pan American Wharfage Company«s Kajer i New York, hvorfra de fleste Afskibninger finder Sted, for Tiden den travleste Del af hele Havnen, medens »Baltimore and Ohio Railroad Company« har de største Vanskeligheder ved at transportere over Selskabets Linjer de Varemængder, der fra Industridistrikterne inde i Landet sendes ud til Kysten. I Løbet af de sidste faa Uger er den britiske s.s. »Corinthic« (4,823 B.R.T.), den norske s.s. »Stiklestad« (6,350 B.R.T.), den danske s.s. »Gudrun Mærsk« (4,932 B.R.T.) alle afgaaede til russiske Havne med fuld Last omfattende Ford Motor-Tractors, Landbrugsmaskiner og andre Varer indkøbte for den russiske Regerings Regning, medens den norske s.s. »Bjørnstjerne Bjørnson« (5,268 B.R.T.), den italienske s.s. »Adige« (6,543 B.R.T.) og den hollandske s.s. »Fordson I« har lastet lignende Ladninger. De fem første af disse Dampere skal være fragtede for Sovjet-Regeringens Regning af »Derutra«, den Organisation, der i Amerika varetager Transporten af Varer til russiske Havne. At Ford Motor-Tractors indtager en saa fremtrædende Plads indenfor de afskibede Varer, skal skyldes, at det nylig er lykkedes Sovjet-Myndighederne at bevæge Ford Motor Company til at bryde dets ellers ufravigelige Princip: ikke at give Kredit, ved at købe 12,000 Landbrugs-Tractors. Paa Baltimore and Ohio Railroad Co.s Sidespor i Arlington (Staten New York) skal der nylig have staaet 660 lastede Jernbanevogne, der ventede paa at blive ført til New Yorks Havn, og de indeholdt alle Varer bestemte til Odessa, Batum eller Novorossisk. Sovjet-Regeringens Køb i de Forenede Stater i 1925 skal have andraget over 53½ Million Dollars eller tre Gange saa meget som Værdien af Amerikas Gennemsnits-Udførsel til Rusland i Aarene før Krigen, og det er sandsynligt, at Tallene for 1926 vil blive mere end dobbelt saa store som i Fjor. Og det maa jo give sig Udslag i et stærkt forøget Begær efter Tonnage, saa det forekommer os, at *Finanstidende* har været ualmindelig uheldig i Valget af sit »psykologiske Øjeblik« til at fremsætte Krav om kunstig Reduktion af vor Handelsflaade.

Fremtidens Skib.

Vi har i disse Spalter Gang paa Gang sunget Dieselskibets Pris. Det er ikke en Maaned siden, at vi i en Vurdering af vor Erhvervslivs Førstemand — H. N. Andersen — understregede, hvorledes Udviklingen indenfor den internationale Skibsbygning, takket være hans dristige Fremsyn og sikre Instinkt, i den Grad og saa hurtigt var gaaet i Retning af Dieselmotorskibet, at der i Øjeblikket var under Bygning flere Dieselskibe end Dampere. Men derfra og til, som *Finanstidende* mener, at kun Dieselmotorskibe er brugbare i Fremtiden, er et meget langt Skridt, som vi i

alt Fald ikke er parat til at tage. Hvem kender Fremtiden? Hvem har mødt imorgen? Vi er i stadig Udvikling. Teknikken gør stadig Fremskridt. Maaske staaer vi iovermorgen overfor det tip-top moderne Dampskib, som en saa stor Autoritet som *John Denholm* fornylig i en Tale til Foreningen af Consulting Marine Engineers and Ship Surveyors ansaa for ikke usandsynlig vilde sige Spar to til Dieselmotorskibet. Hvem véd? Men Skibsfartens Historie viser ogsaa, at naar Teknikken har gjort Fremskridt og de eksisterende Skibe blev mindre økonomiske overfor ny moderne Skibe, saa har de gamle Skibe dog kunnet konkurrere, da deres Pris og derved Udgifterne til Forrentning og Assurance har været meget mindre end for ny Skibe. Saadan gik det, da man fra simple Maskiner gik over til Flergangsmaskiner med højt Damptryk, og ogsaa da Forvarmning af Forbrændingsluften og Anvendelsen af overhedet Damp blev indført. Og i Fremtiden vil det sikkert gaa som i Fortiden, at Materiellet jævnt vil slides op, idet Markedsprisen for det mindre økonomiske Materiale naturligvis vil reduceres, saaledes at de samlede Driftsudgifter bliver ens.

Afgørende for Dieselmotorskibenes Økonomi i Forhold til Dampskibene er Olieprisernes Størrelse i Forhold til Kulpriserne, og der er derfor nu, og vil sikkert stedse være, Farter, paa hvilke kulyrende Dampskibe vil være Dieselmotorskibene overlegne i Økonomi. Dette gælder f. Eks. særlig de mindre Nord-Østersø-Baade, der kan indtage Bunkers i England. Skulde der virkelig i Fremtiden komme en ganske overvejende Tilvækst til Dieselmotorskibene, vil der være Sandsynlighed for, at Oliepriserne gaar op i Forhold til Kulpriserne, saaledes at der indtræder en vis Balance i Forbruget af Olie og Kul, og dermed imellem Dieselmotorskibe og Dampskibe.

Naar det i Artiklen i *Finanstidende* siges, at kun den efter 1920 byggede Tonnage vil være rentabel i det kommende Aar, saa er dette kun rigtigt under den Forudsætning, at man har Midler til ganske ekstraordinært at nedskrive Bekostningen for disse Skibe, idet den i Virkeligheden har været saa høj, at Skibene — til Trods for deres større Driftsøkonomi — dog vil være dyrere at drive, end den ældre Tonnage, der er fremstillet til langt lavere Pris.

Danmarks Skibsfart har i Øjeblikket strænge Tider. Der er saa sandelig ikke Anledning til at gøre disse strængere ved at saa Tvivlens og Mistillidens Sæd i vore Blades Spalter, og det er desværre, hvad *Finanstidende* har gjort i ovennævnte Artikel. I Stedet for at male Fanden paa Væggen og skræmme Kapitalen bort fra nationale Foretagender som vore Rederier, har alle de, hos hvem den skræmte Offentlighed søger Raad og Mod, i Øjeblikket en hellig Pligt til at skabe Tillid, selv med Fare for at brænde inde med en mere eller mindre forrykt Teori.

MASKINMESTER FANTASIER

Paa Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Generalforsamling sidste Uge blev Generalkonsul *Johan Hansens* kloge Betragtninger over Aarsagerne til de daarlige Tider indenfor Skibsfarten afbrudt af nogle ubeherskede Bemærkninger af Formanden for Maskinmesterforeningen, Hr. K. A. Rasmussen. Den paafølgende Dag fremturede Hr. Rasmussen i *Berlingske Tidende* med nogle hasarderede Sammenligninger mellem de maanedlige Udgifter i et norsk og et dansk Skib. Disse Sammenligninger fremkaldte et Svar fra Direktør E. Maegaard, hvorefter vi citerer følgende:

Den af Hr. Rasmussen meddelte Sammenligning lider af forskellige Mangler, som i Virkeligheden gør den ganske misvisende. For det første maa ingen komme og fortælle mig, at Besætningen i de norske Skibe skulde leve bedre end i de danske Skibe, de danske Skibe har altid været kendt for deres gode Forplejningsforhold. Kostpengene kan vi vist derfor ganske roligt sætte til samme Beløb, nemlig 3 danske Kroner pr. Mand pr. Dag.

Men dernæst er det ganske urigtigt til Sammenligning at bruge et dansk Skib med 21 Mands Besætning. I Størrelsesgruppen 2,500-3,500 B.R.T. findes i Danmark ialt 25 Dampere. Disse 25 Dampere har gennemsnitlig — bortset fra Koksmath og Drengene — en Besætning af 24.4 Personer, og der findes i denne Gruppe kun et eneste dansk Skib med en Besætning af 21 Mand. Hyren og Kostpengene bør derfor — hvis Sammenligningen skal være korrekt — udregnes paa Basis af 25 Mand, og Hyren i et Skib af den omtalte Størrelse vil gennemsnitlig i Øjeblikket andrage ca. 6,575 Kr.

Sammenligningen burde derfor se saaledes ud:

<i>Norsk Skib.</i>	
26 Mand i 30 Dage	d. Kr. 2,340
Hyre pr. Maaned	d. Kr. 5,052
	d. Kr. 7,392
<i>Dansk Skib.</i>	
25 Mand i 30 Dage	d. Kr. 2,250
Hyre pr. Maaned	d. Kr. 6,575
	d. Kr. 8,825

Dette giver jo et ganske andet Billede.

Det er rigtigt, at der i norske Skibe betales Overtid til Undermestre og Understyrmand, men det er kun ganske ringe Beløb, der her bliver Tale om. Til Gengæld har de danske Officerer 1-3 Maaneders Opsigelsesfrist, Pension samt Anciennitets- og Fartstillæg, der langt overstiger, hvad der betales i norske Skibe.

Endelig er den Overtidsbetaling, som i danske Skibe betales til den menige Dæks- og Maskinbesætning, langt højere, end hvad der betales i Udlandet. Jeg har ikke noget Tal for norske Skibe, men f. Eks. i et svensk Skib paa 2,550 Tons d.w. blev der i Oktober Maaned 1925 betalt i Overtid:

Til 2. Styrmand	sv. Kr. 22.95
Til Matroserne	sv. Kr. 74.32
Til 2. Maskinmester	sv. Kr. 16.20
Til Fyrbøderne	sv. Kr. 30.17
	sv. Kr. 143.64

Samtidig blev der i et dansk Skib paa 2,380 Tons d.w. betalt i Overtid:

Til Matroserne	d. Kr. 166.20
Til Fyrbøderne	d. Kr. 163.50
	d. Kr. 329.70

Alt i alt maa man regne, at de maanedlige Udgifter til Hyre og Forplejning i danske Skibe ligger ca. 20-30 pCt. over de tilsvarende Udgifter i norske og svenske Skibe.

Hr. Rasmussens Bemærkninger om det større Kul- og Olieforbrug i norske Skibe forekommer mig saa naive, at der ikke er Anledning til at komme nærmere ind paa dem, Hr. Rasmussens Kolleger i Norge vil vist heller ikke være villige til at tiltræde dem.

Paa »Dannebrog«s Generalforsamling insinuerede Hr. Rasmussen — i alt Fald citerer *Social-Demokraten* ham for den Udtalelse — at Maskinmestrene ombord er daarligere stillet økonomisk end deres Kolleger i Land. Dette er Usandhed.

For Maskinmestre i Land er Lønnen fra 1. April 1926 uden Kost og Logis:

for 1. Mestre fra 385 til 665 Kr. pr. Maaned,
for 2. Mestre fra 335 til 475 Kr. pr. Maaned,
varierende efter Maskinanlæggets Størrelse og vedkommende Mesters Tjenestetid.

For Søens Maskinmestre er Lønnen fra 1. April 1926 foruden Kost og Logis:

for 1. Mestre fra 460 til 750 Kr. pr. Maaned,
for 2. Mestre fra 305 til 545 Kr. pr. Maaned,
varierende efter Skibenes Størrelse og vedkommende Mesters Tjenestetid. Hertil kommer yderligere forskellige Fartstillæg paa 5-10 pCt. af Lønnen.

PAATÆNK T AMERIKANSK DISCRIMINATION

Under Henviſning til et i de Forenede Staters Senat i Fjor indbragt Forslag til en Lov om højere Told paa Varer indførte til de Forenede Stater af fremmede Skibe meddeler Udenrigsministeriet, ifølge en fra det danske Gesandtskab i Washington modtaget Indberetning af 11. d. M., at der den 7. December f. A. i Repræsentanternes Hus er indbragt et Lovforslag, hvorefter blandt andet en Tillægstold af 5 pCt. ad valorem skulde opkræves for alle Varer indført til de

Forenede Stater i fremmede Skibe, og alle fremmede Skibe, der ankommer til Staterne, skulde betale en Tonnageafgift af 50 Cents pr. Ton (eller 30 Cents, hvis byggede i de Forenede Stater), medens amerikanske Skibe kun skulde betale 6 Cents pr. Ton.

Overenskomster med fremmede Lande, der er til Hinder herfor, skulde ifølge Forslaget opsiges eller forandres.

Lovforslaget, der befinder sig i vedkommende Udvalg (ways and means), har ifølge Gesandtskabets Formening ingen Udsigt til Vedtagelse i nærværende Samling.

Hvorvidt Gesandtskabet har Ret i denne Formening, skal vi lade staa hen. Men det forekommer os urimeligt, at Gesandtskabet har ventet fra 7. December f. A. til den 11. Marts iaar med at indberette om et Lovforslag, der i saa høj Grad er af Interesse for et af Landets Hovederhverv.

EN SEJR FOR SHIPPING BOARD

Det paa den amerikanske Finanslov afsatte Beløb 13,900,000 Dollars til Dækning af Shipping Boards Underskud for Finansaaret 1926-27 er af Repræsentanternes Hus blevet forhøjet til 18,691,000 Dollars, hvilket i sig selv er en afgjort Sejr for Shipping Board og Bevis for den store Indflydelse, S. B. har hos Kongressens Flertal. Diskussionen i Kongressen savnede, udtaler »Nauticus«, de sædvanlige Bagvaskelser af Shipping Board, i Stedet for fremsattes der Erklæringer om, at S. B. hævdede U.S.A.'s Flag paa Oceanerne og som Følge deraf maatte støttes. Landet er jo saa rigt, at det intet betyder, om S. B. faar 18 eller 80 Millioner Dollars om Aaret, men det er en betydningsfuld Kendsgerning, at der trods gentagne Løfter fra det republikanske Partis Side om, at Regeringen vilde blive udelukket fra at drive Forretning, intet gøres for at bane Vej for Opfyldelsen af disse Løfter for saa vidt Skibsarten angaar. Saa snart der er Tale om at indskrænke Regeringens Skibsfartsvirksomhed, maa Principperne vige for Følelserne, og man lader Sagen i Bero af patriotiske Grunde. Det værste er, at man kan fortsætte med denne Fremgangsmaade i det uendelige, thi Shipping Board har uhyre, endnu urørte Fonds til Raadighed, og alt hvad der behøves for at gøre Regeringens Drift af Skibe vedvarende uden ekstraordinære Bevillinger er at autorisere disse Fonds Overførelse fra Reserve Konto til Konto Kurant. Det hele er saa simpelt, at der, saa længe disse Fonds ikke er overført til Finansministeriet, er Sandsynlighed for, at Kongressen ikke vil tage Spørgsmaalet om at gøre Ende paa Regeringens Skibsfartsdrift op til alvorlig Behandling.



DE NORSKE PACIFIK-LINJER

Paa det norske Rederi, Winge & Co.s Pacificlinje, som udelukkende opererer mellem Vestkysthavnene, vil der blive indsat 5 nye Skibe, nemlig Motorskibene »Marie Bakke«, »Vinland« og »Svejarik« samt Dampskibene »Key West« og »Loch Tay«.

I Firmaet A. O. Lindvigs Pacificrute, som hidtil har beskæftiget Rederiets tre Dampskibe »Regulus«, »Remus« og »Romulus«, vil der i nær Fremtid blive sat yderligere tre norske Skibe ind, nemlig Dampskibet »Hørda« og de to Motorskibe »Førdefjord« og »Childar«.

FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Paa Grundlag af de Beretninger, som i H. t. Lov af 29. Marts 1904 indsendes om danske Skibes Fart paa Udlandet, er der af Stat. Dept. foretaget en foreløbig Opgørelse over den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1925 samt over det samlede Beløb i Maanednsfragt for de Skibe, der har sejlet i Timecharter. For en Del af Skibene — navnlig i Rutefarten — er Beløbene ansatte skønsvist ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaljerede Fragtopgørelser for hver af Ruterne ikke endnu har kunnet foretages.

Ifølge den foreløbige Opgørelse — som altsaa ikke omfatter Farten med Sejlskibe og Sejlmotorskibe — udgjorde Bruttofragten i 1925 197 Mill. Kr. og Maanednsfragten 11.5 Mill. Kr., de tilsvarende Beløb for 1924 var 241 Mill. Kr. og 12.6 Mill. Kr.; regnet under et var der altsaa en Nedgang i Fragtindtægten paa 17 à 18 pCt. — Damp- og Motorskibsflaaden blev forøget i 1925, men en Del af den laa ledig i sidste Del af Aaret; Tonnageforøgelsen kan regnes til ca. 5 pCt., Oplægningen — naar den tænkes fordelt over hele Aaret — til ca. 2 pCt. De ovenanførte Fragtbeløb blev altsaa opsejlet af en Tonnage, der var ca. 3 pCt. større end i 1924. Regner man efter den Tonnage, der faktisk blev anvendt i Farten, maa Nedgangen i Fragterne altsaa gennemsnitlig sættes til godt 20 pCt.

Godt Halvdelen af denne Nedgang er en Følge af det lavere Kroneudbytte af Sterlingfragterne, og henimod Halvdelen skyldes Nedgang i Fragtniveauet. Gennemsnittet af Sterlingkursen i 1924 og 1925 var henholdsvis 26.51 og 23.30 Kr., Fragtraterne var lavere i 1925 end i 1924, og alle Beretninger er enige om at kendetegne 1925 som et usædvanlig daarligt Aar for Skibsfarten.

Oplægningerne.

Den systematiske Oplægning af Hensyn til Fragtforholdene tog sin Begyndelse i August og vedvarede Aaret ud. I de fleste Uger var der, bortset fra en af den baltiske Emigrantlinjes store Baade, der var oplagt hele Aaret, oplagt mellem 25,000 og 35,000 Brutto-Registertons; i Aarets sidste Uge steg Tallet til 58,000 R. T. br.

Farten paa udenlandske Havne med Sejlskibe, uden eller med Hjælpemotor, indbragte i 1924 9.9 Mill. Kr., d. e. ca. 4 pCt. af Aarets samlede Fragtfortjeneste i udenlandsk Fart; i 1925 har der, saa vidt det foreløbig kan skønnes, været mindst lige saa stor Nedgang forholdsvist set som for Dampskibsfarten.

Den samlede Fragtfortjeneste i udenrigsk Fart, der for 1924 ansattes til godt 272 Mill. Kr. (indbefattet Maanednsfragt, efter et Skøn omregnet til Bruttofragt), kan herefter for 1925 anslaaes til knap 225 Mill. Kr.

USIKRE HAVNE I SYDEUROPA

Vi har gentagne Gange henledet Opmærksomheden paa usikre Havne i Middelhavet, og gengiver nedenfor en Rapport over de sørgelige Erfaringer, en dansk Damper har haft i den spanske Lasteplads Povena i den inderste Del af Biscayabugten. Den paa-gældende Førers Rapport lyder som følger:

Jeg undlader ikke hermed at meddele Dem følgende angaaende Povena, som i C/P benævnes *customary safe* Lasteplads.

Minen ligger ca. $\frac{1}{2}$ Times Sejlads fra Portugalette breakwater paa fuldstændig aaben Kyst, der kan ikke lastes saasnart der er nogen Dønning, og Skibene kan kun komme ind til Tippen ved Dagslys 3 Timer før og efter Højvande, hvilket paa denne Aarstid, hvor der saa godt som altid er nogen Dønning fra Søen, gør Chancen for at komme ind til Spouten yderst ringe. Udfor Lastepladsen er der placeret 3 Bøjer, 2 paa det nærmeste tværs udfor Tippen og 1 længere inde mod Land, under Fortøjning gaar man ind mellem de 2 Tværbøjer og placerer Stb. Anker godt udenfor den yderste af disse, hvorefter der sættes Trosser fra Skibet ud til samme; fra den inderste Bøje faar man en svær Græstrosse, som kommer til at vise ret agter ud. Skibets Retning N-S, derefter maa Skibet sætte en Bovtrosse ind fra Bb. til Klipperne, og yderligere sætter man 3 Wire ind, som bliver sjækket til Kähler fra Land, een som Agtertrosse om Bb. og to som Spring; naar alle disse Forberedelser er gjort, faar man 4 af Baadfolkene om Bord til Hjælp ved Indhivningen, alle Fortøjninger, som er i Land, maa staa til Spillene, da der ustandselig maa slækkes og hives for ikke at brække disse under Skibets Bevægelser i Dønningerne, og da man skal hive ind til ca. 3 Favne fra Klippen for at faa Spouten ind over Lugerne, er det et yderst risikabelt Foretagende. Inde fra Minen løber en Læderrem rundt, hvorpaa Ertzen er anbragt, og fra denne tømmes ud i Spouten; efter Opgivende skal der kunne lastes 1,000 Tons i Timen. Det første Forsøg paa at komme ind blev gjort den 16. Februar Kl. 3 Em., men maatte opgives paa Grund af Dønningen, som brækkede inde ved Spouten, saaledes at det var umuligt at komme tilstrækkeligt nær til at faa denne ind over Lugen. Skibet var derefter ankret udenfor til næste Dag, men da Dønningen yderligere tiltog, returneredes der til Portugalette Red. Bundarten udfor Povena er Sand med store Sten og risikabel som Ankerplads. Den 21. Februar Kl. 5 Fm. gik vi atter ud, og var Kl. 3 Fm. fortøjet langs Tippen. Forholdene var den Dag særdeles gunstige, men alligevel havde vi et stort Arbejde med at holde Skibet saaledes, at Lasten gennem Spouten kunde dirigeres ned gennem Lugen. Skibet vilde have været lastet Kl. ca. 2 Em., saafremt ikke den før omtalte Læderrem i Tiden fra Kl. 8 Fm. til 11.40 Fm. var gaaet itu 3 Gange, sidste Gang Kl. 11.40 Fm., og denne Skade var ikke udbedret før Kl. 12 Nat; da Højvandet var forbi Kl. 2 Em., maatte Skibet atter ud til Ankers, hvor det blev liggende til den 24., hvorefter der returneredes til Portugalette. Dønningen var paa dette Tidspunkt for høj til, at Skibet kunde blive liggende paa den

usikre Ankerplads. Den 28. gjordes atter et Forsøg, men det maatte opgives. Skibet returnerede til Portugalette. Den 3. Marts var Skibet igen paa Lastepladsen, men opnaede kun at brække 2 Trosser og 1 Wire, blev liggende udenfor for at forsøge om Chancen skulde blive bedre med Morgen-Højvandet, men da Vinden nu friskede fra Nord med tiltagende Sø, returneredes der til Portugalette, hvorfra der afsejledes samme Dag til Briton Ferry med de 900 Tons, der var blevet indlastet Søndag den 21. Februar. Spouten kan efter min Mening laste ca. 600 Tons i Timen, naar den er i brugbar Stand, men da Forhalingen fra een Luge til en anden tager lang Tid, saa vil det være ca. 6 Timer for at indtage ca. 2,300 Tons, og dette er saa regnet med de mest favorable Sø- og Vejrforhold. Skibenes Fortøjninger lider ogsaa meget ved at slire paa de skarpe Klippekanter, ligesom Spillene bliver i høj Grad overanspændte, og dertil kommer yderligere Udgifter, hver Gang man er nødt til at gaa tilbage til Portugalette, idet der er Lodstvang; dog betaler man efter første Lodsnung kun halve Lodspenge. Som jeg tidligere har meddelt Dem, anser jeg Pladsen for yderst risikabel og Chancen for paa denne Aarstid at faa en fuld Ladning indenfor en rimelig Tid yderst ringe. Det har jo desværre ogsaa vist sig, at der i Tidsrummet 15. Februar til 4. Marts, hvor Vejret har været ganske usædvanlig fint med ganske stille Vejr og en Barometerstand paa gennemsnitlig 770, kun har været en eneste Chance, som blev ødelagt, fordi Tip-Maskineriet ikke var i Orden — der kan ikke siges tilstrækkeligt imod Povena som Lasteplads, og det maa absolut fraraades at slutte Skibe fra denne Plads.

OSLO REDERIFORENINGS GENERALFORSAMLING

Oslo Rederiforening holdt Generalforsamling under Ledelse af Formanden, Direktør Dagfin Paust.

Mødet aabnedes med at Formanden holdt en stemningsfuld Mindetale over afdøde Konsul Magnus Blikstad.

Derefter blev Aarsberetning og Regnskab godkendt uden Bemærkninger.

Halfdan Ditlev-Simonsen rettede en Appel til Medlemmerne om at støtte Skoleskibet med Bidrag. Man regner ikke længere med de store Tal, sagde han. Alle Gaver vilde blive modtaget med Taknemmelighed.

Ved Valg af Styrelsesmedlemmer i Stedet for de udtrædende Dagfinn Paust og afdøde Konsul Blikstad, valgtes Dagfinn Paust og Erling Samuelsen. Til Suppleanter genvalgtes Bjelland og i Stedet for Samuelsen, Skibsreder Lodding. Dagfinn Paust genvalgtes til Formand og Halfdan Ditlev-Simonsen til Næstformand. Som Revisor genvalgtes iflg. N. H. & S. T. Hans Hansson.

SVERIGES UDENRIGSSKIBSFART I 1925

I Aaret 1925 er den svenske Tonnages Andel i Sveriges Udenrigshandel gaaet ned fra 46.8 til 43.9 pCt. Nedenstaaende Skema viser, hvorledes den udenlandske Tonnage fordeler sig paa de forskellige Nationer:

	1925		1924	
	Antal	Nettotons	Antal	Nettotons
Norge	2,685	2,561,106	2,576	1,938,453
Danmark	11,624	4,298,604	10,799	4,027,659
Finland	2,051	421,600	2,003	386,079
Tyskland	6,856	4,944,394	5,852	4,122,793
England	855	1,324,543	817	1,370,302

Den norske Tonnage er steget med 622,650 Nettotons og den danske med 270,950 Tons, den finske med

35,521 og den tyske med 821,600 Tons, medens den engelske Tonnage viser en Nedgang af 45,760 Tons.

De forskellige Landes Andel har forandret sig noget i Forhold til hverandre og til den samlede Trafik. Saaledes er den norske Tonnages Andel steget fra 7.79 pCt. i 1924 til 9.51 pCt. i 1925, medens den danske Tonnages Andel er gaaet tilbage fra 16.26 til 15.98 pCt. Den finske Tonnages Andel er praktisk talt uforandret, 1.56 pCt., medens Tysklands Andel er steget fra 16.63 til 18.26 pCt. og Englands er faldet fra 5.53 til 4.90 pCt.

Tallene viser yderligere, at den danske, tyske og norske Tonnage tilsammen praktisk talt har en lige saa stor Andel i den direkte svenske Udenrigstrafik som Sveriges egen Tonnage.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 29. Marts 1926.

Som et Regnskyl paa en varm Sommerdag forfrisker og beroliger, virkede Meddelelsen om, at La Plata »was improving«. — Det er længe siden, der er spurgt godt nyt om dette Marked. Nu gælder det bare, om Bedringen vil holde sig, og om den vil spredes til de andre oversøiske Markeder. La Plata er i sig selv et af de allervigtigste Markeder, men La Plata alene gør det ikke, og vi har før set, hvor urimelig lunefuldt det Marked er. De Redere, som har haft prompte Baade, har faaet en kærkommen og sikkert meget tiltrængt Hjælp, og der er mange endnu, som trænger.

I Forbindelse med Fragtmarkedet har det sin Interesse at se, hvorledes Købs- & Salgs-Markedet udvikles. Saa længe Fragterne er smaa, og Handelen stagnerer, maa Priserne nødvendigvis ligge lavt, men ingen havde ventet at se saa lave Priser som de nuværende. Et særlig grelt Tilfælde rapporteres fra London. En tysk Baad — »Hans Hemsoth« — 9,600 Tons, bygget 1921, solgtes forleden ved Auktion for £29,000 eller £3 pr. Ton. Rigtignok var det et Tvangs-salg, Baadens Størrelse, Maskiner o.s.v. mindre fordelagtige, og Køberen maa derfor ikke regne med nogen Fortjeneste i den første Tid eller maaske de første Aar, men alligevel, det er ingen Pris for en saadan Baad. Mindre Baade — nyere og ældre — realiseres til Priser, som ser meget tiltalende ud, og de, som har »cash« og vil risikere noget, gør maaske en god Forretning ved at købe i det nuværende Fragtmarked.

TRÆLASTMARKEDET

er stort set uforandret med lidt mere Liv i Østersøen, men Raterne ser ikke ud til at kunne komme i Vejret. De fleste Lasteplasser aabner sent i Aar, og der er ingen Grund til at vente en mindre Udslibning., hvorfor en kort Saison skulde hjælpe paa Fragtmarkedet.

Hvidehavet har i sidste Uge taget siger og skriver tre Fartøjer, et lille Motorskib paa 200 Stds. til Totnes i Devonshire à 85/- og en 750 Stds. Baad til Bryssel Kanal eller Antwerpen til 56/6d. samt en 850 Stds. Baad til U.K./Cont. à 57/-, og det er vist ikke helt rigtigt, naar der meddeles, at Befragterne holder sig tilbage. Denne Gang er det vistnok Rederne, som striker. The Baltic & White Sea Conference har udsendt et Opraab til Forbedring af Betingelserne og forhaabentlig ikke forgæves.

Canada: Efter Slutninger til 56/3d. og 56/9d. er Markedet endnu lidt svagere, men det er umuligt, at det vil lykkes at faa al Tonnagen til disse tabbringende Rater.

KUL, KOKS ETC.

Naar vi betegner Markedet som elendigt, er det et mildt Udtryk, og det gælder lige saa meget Antallet af

Laster som Betalingen. Paasken influerer lidt lige i disse Dage, og efter Paaske dukker der nok en ny Grund op til at holde Markedet nede.

London-Koks noteres nu i ca. 7/3d., Kul 5/3d. for 2/2,500 Tonnere og forholdsvis højere for mindre Baade. Wales/København har sidst betalt 6/- mod 6/6d. forleden.

MIDDELHAVET ETC.

For prompt Tonnage er betalt fulde Markedsrater, hvorimod senere Positioner ikke saa let finder »takers«, og som Regel maa der gøres Indrømmelser. Det udgaaende Marked maa kunne holdes oppe, saalænge Middelhavet hjemgaaende er lige forretningsløst.

Sortehavet & Donau tager en Del Baade, men det hjælper ikke meget. Alexandria er igen i Markedet og indikerer 10/6d. til Hull.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Montreal begynder at komme i Betragtning, og i Løbet af en Maanedes Tid er Udslibningen antagelig i fuldt Sving. Canada vil behøve en Masse Tonnage for Kul baade fra U.S.A. og U.K., men der er ogsaa rigeligt med Baade, og man skal betænke sig to Gange paa at slutte Kul uden at have en Returlast. Fra Nordamerika gøres saa godt som intet. Det samme er desværre Tilfældet med baade Gulfen og Cuba, og de fleste Laster maa give et daarligere Resultat end Ballastrejse. Hvis Antallet af de Baade, som er afgaaet i Ballast, blev bekendt, vilde det forskrække selv de mest optimistiske Sjæle, og ikke saa faa Redere er nu gaaet til Oplægning i U.S.A.-Havne. Det maa koste næsten mere, men Chancen er der jo.

Hampton Roads/Rio er gjort til Doll. 3/10, Montevideo 3/75. Fire Gulfhavne til fire Middelhavshavne Doll. 4.— med fri Lastning, Option fire kontinentale Havne Doll. 4/15, 2 Gulfhavne/Murmansk noteres til 7½ à 8 Cents pr. cbf., 1 Gulfhavn/3 danske ca. Doll. 5.—

SYDAMERIKA

Samtidig med, at det hjemgaaende Marked viser en lille Stigning, falder de udgaaende Kulrater en 2/- 3/-, og adskillige akcepterer dem. De nominelle Noteringer fra Wales ligger omkring 17/- 18/- til lower ports, og Rotterdam byder nu kun 16/6d. efter sidst at have betalt 18/6d. En 4,000 Tonner er for nylig sluttet til Santa Fé til 23/- kombineret med 17/- hjem, og forudsat moderne Baad med rimeligt Kulforbrug og ikke mindst forudsat gode Ekspeditioner og billig Lossehavn kan der blive lidt igen. En engelsk Avis betegner 14/- fra La Plata eller Buenos Aires som »a satisfactory rate« for prompt Lastning, og Tiderne skal være daarlige og Rederne nøjsomme for at kunne

STATSISBRYDEREN „ISBJØRN“S TOGT TIL DEN FINSKE BUGT

(Uddrag af Rapport fra „Isbjørn“s Fører, Kaptajn Fred. Grue.)

»Isbjørn« afgik fra København Lørdag den 23. Januar 1926, Kl. 4,20 Efterm., i Snetykning og stod gennem Drogden til Fyrskibet, hvor Deviationen bestemtes paa Skibets Kompasser. Derefter sejlede paa Loddet rundt Falsterbo til Sandhammeren, hvor Fyret sigtedes. Herfra stodes tæt Syd om Øland og Gotland til den finske Bugt. Den første Is (Drivis) saas paa 59° 13' N. Brd., 21° 44' Ø. Lgd. Kl. 2,50 Efterm. den 25., og kort efter kom Skibet ind i dyb Grædis. Paa Dagerort Meridian mødtes den første Fastis, der Formiddagen den 26. maalttes 58 cm tyk. Skibet gik støt igennem med en Fart af gennemsnitlig 4 Knob, der dog, efterhaanden som Skibet kom ind i Bugten i svær Skrueis, gik ned til gennemsnitlig 3 Knob. Vejret havde fra Ankomsten til Bugten været usigtbart og sik over til Snetykning, der varede i over 24 Timer og gjorde gammel Navigering umulig.

Da det hidtidige Kulforbrug havde været væsentligt større end beregnet, dels fordi Kullenes Kvalitet ikke var tilfredsstillende, og dels fordi man havde mødt Fastisen ca. 70 Sm. vestligere end de officielle udenlandske Forhaandoplysninger kunde tyde paa, vilde man Onsdag den 27. søge ind til Reval for Kulfyldning, men da det ved Pladsbestemmelse viste sig, at Skibet var længere fremme end tænkt, og navnlig, da det af Konsulatet i Reval oplystes, at Kul i Øjeblikket ikke kunde faas dersteds, fortsattes Rejsen mod Hogland gennem meget svær og ofte meget skruet Is (største Tykkelse af Fastis ca. 1 Meter + 15 cm Sne). I Nærheden af Rødskaar kom »Isbjørn« om Morgenen den 28. sydfra ind i en Isbryderrende, der stod forbi Hogland mod Leningrad, og som man fulgte, indtil »Emma Mærsk« pejledes i V.N.V. Afstand ca. 1 Sm. Herfra sattes Kurs mod Skibet, der naaedes Kl. 11,30 Form. samme Dag. Ved at manøvrere rundt Skibet blev dette frigjort af Isen, og efter at dobbelt Rende var brudt (»Emma Mærsk« er 10 Fod bredere end »Isbjørn«) fulgte Skibet »Isbjørn« til Isbryderrenden. Denne var imidlertid saa fuld af dyb Is, at det var nødvendigt at bryde den op, hvorfor »Isbjørn« den paafølgende Nat brød Renden op i dobbelt Bredde indtil Sydenden af Hogland. »Emma Mærsk«, der i den stærke Kulde (mere end 22° Frost) atter var indfrosset, frigjordes paany og toges paa Slæb, og med fuld Kraft »Frem« paa begge Skibes Maskiner fortsattes Rejsen, til man Kl. 11,30 Form. den 29. naaede den ikke brudte Del af Renden, hvor Trossen sprængtes. Man var da ca. 12 Sm. fra Udgangspunktet.

Til Reval efter Bunkers.

Man vilde nu atter bryde Renden op ca. 10 Sm., men denne viste sig Vest for Hogland at være skruet fuldstændig sammen, saa »Isbjørn« maatte bryde helt ny Rende ved Siden af den gamle. Da »Isbjørn«s Kulbeholdning kun strakte til for 2 à 3 Elmaal, fandt man det under disse Omstændigheder rigtigst at gaa til Reval for Kulfyldning. En telegrafisk Forespørgsel fra Ministeriet om, hvor lang Tid det antagelig vilde tage at føre »Emma Mærsk« til Reval, besvaredes med »4 à 5 Dage«, idet man regnede med at kunne føre Skibet 20 Sm. pr. Døgn, og Distancen fra Hogland til Reval er 90 Sm. Rejsen til Reval foregik i meget vekslende Is. Ved at skifte ca. 100 Tons Vand fra Agterskib til Forskib og tilbage igen samt give skiftevis fuld Kraft Frem og Bak paa Maskinen med forskelligt Ror lykkedes det at bringe Skibet fri. Antagelig har Isen ved denne Lejlighed baaret flere hundrede Tons; dog har der øjensynlig ingen Fare været for, at Isbryderen ikke kunde komme fri, idet man, foruden at kunne fylde yderligere Vand i Skibet, kunde føre Isankre ud og hive Skibet af.

Lørdag den 30. Januar Kl. 6 Efterm. kom »Isbjørn« til Reval, men Kulfyldning kunde ikke paabegyndes før Søndag Morgen Kl. 9. Da Kullene indtoges fra en enkelt Luge i en Damp, skred Fyldningen kun langsomt frem. Kl. 7 Morgen, Mandag den 1. Februar, maatte Skibet forhale til en anden Damp for at fortsætte Kulfyldningen. Ialt indtoges 251,5 Tons, hvoraf 25 Tons i Sække paa Agterdækket af Hensyn til Skibets Styrlastighed og deraf flydende Evne til Isbrydning. Proviant og Vand indtoges samtidig.

Tilbage til „Emma Mærsk“.

Kl. 2,20 Efterm. den 1. Februar afgik »Isbjørn« fra Reval

for atter at bistaa »Emma Mærsk«. Paa den første Del af Rejsen gik Skibet i svær Is, men Kl. 8,20 Efterm. 8 Sm. O.N.O. for Kokskaar mødte man de russiske Isbrydere »Jermak« og »October«, der sejlede mod Vest med 4 Skibe. Man stod herefter ind i Isbrydernes Rende, der førte op til 10 Sm. Vest for »Emma Mærsk«. De resterende 10 Sm. sejlede man i en 2 Dage gammel Rende efter Isbryderen »Lenin« og ankom til »Emma Mærsk« Kl. 3 Morgen den 2. Da Renden de sidste 10 Sm. havde været fuld af dyb sammenfrosset Is, var det nødvendigt at bryde den op i dobbelt Bredde over denne Distance. Kl. 6 Efterm. var man atter ved »Emma Mærsk«, der frigjordes af Isen og under Bugsering med fuld Kraft »Frem« for begge Skibe førtes mod Vest.

Da »Emma Mærsk« er et meget langt Skib, der som Følge heraf kun langsomt lystre Roret, har det ikke kunnet undgaas, at Skibet nu og da har tøret mod Rendens Kanter.

Efter at de første 10 Sm. var tilbagelagt under Bugsering, kunde »Emma Mærsk« følge efter »Isbjørn« for egen Maskine. Kl. 11,50 Form. den 2. konstaterede man i »Isbjørn«, at de Bolte, der forbinder Rorkvadranten til Rorstammen, var sprængt. Arbejdet kunde uden egentlig Vanskelighed have været fortsat ved Hjælp af Reservestyregrejere, men da man under de givne Forhold maatte foretrække at faa Rorkvadranten bragt i Orden, gik Skibets 1. Maskinmester, J. P. Hansen, bistaet af den øvrige Besætning, straks i Gang med at udbedre Skaden, og Kl. 7 Aften var den svære Kvadrant atter paa Plads, saa Arbejdet kunde genoptages. »Emma Mærsk«, der sad fast i Isen, frigjordes, og i tæt Taage fortsatte Skibene Rejsen. I Nærheden af Kokskaar var Renden skudt sammen, saa man atter maatte bryde dobbelt Rende for »Emma Mærsk«, og da Skibene var naaet paa Højde med Reval, begyndte Isen paa Grund af frisk østlig Vind at skrue saa voldsomt, at Arbejdet indtil videre maatte indstilles Kl. 10,20 Form. den 3.

Ifølge Lodskud drev Skibene med Isen mod Vest, Nord om Revelstein, med en Fart af 1 Sm. i Timen. Det blev nu Snestorm, der holdt sig i 2 Nætter og 1 Dag. Endelig den 5. Kl. 8 Morgen havde Vejret bedret sig saa meget, at Skruning af Isen ikke længere kunde befrygtes, og Arbejdet derfor kunde genoptages. Da man under de nu foreliggende Forhold maatte finde det mest hensigtsmæssigt at bringe »Emma Mærsk« helt ud af den finske Bugt, brød »Isbjørn« Rende i Retning SV. t. V. og kom efter at have sejlet en Distance af 7 Sm. til en Vaage. Gik herefter tilbage og hentede »Emma Mærsk«, der uden mindste Vanskelighed fulgte i »Isbjørn«s dobbelte Rende til Vaagen. Denne viste sig at være Begyndelsen til revnet Is, i hvilken det var muligt med forskellige Kurser at bryde Vej for begge Skibe. Senere kom Skibene atter i fast Is, men denne var nu ikke tykkere, end at »Emma Mærsk« uden Vanskelighed fulgte »Isbjørn« (Isens Tykkelse ca. 50 cm).

Endelig fri af Isen.

Kl. 2,30 Efterm. kom »Isbjørn« til at sidde fast i en dyb gammel Skruning, og da »Emma Mærsk«, trods givet Signal, ikke var i Stand til helt at stoppe Farten, var Følgen, at Skibet løb sin Stævn ind i »Isbjørn«s Hækfender og beskaadigede denne. »Emma Mærsk« tog herved ingen Skade. For at Skibene ikke begge skulde blive klemt fast i Isen, blev der straks slaaet fuld Kraft Bak paa begge Skibes Maskiner, og med sin Hæk mod Stævnen af »Emma Mærsk« skød »Isbjørn« Skibet tilbage.

Efter at »Isbjørn« havde ført »Emma Mærsk« en Distance i Is af ialt 175 Sm., heraf 70 Sm. i mere eller mindre isfyldte Render efter russiske Isbrydere, kom Skibene Kl. 7 Efterm. den 5. i frit Vand paa Dagerort Meridian og 59° 20' Brd. og satte Kursen sydover mod Libau, hvor man ankom Kl. 7 Efterm. den 6. »Emma Mærsk« gik i Havn, medens »Isbjørn« Kl. 8 Efterm. tiltraadte Hjemrejsen. Kl. 2 Morgen, Mandag den 8. Februar, var Skibet forløjet ved Langelinie.

Paa Togtet har »Isbjørn« tilbagelagt en direkte Distance i svær Is af ialt 560 Sm., heri ikke medregnet den Distance, der er tilbagelagt ved at bryde dobbelt Rende eller ved at bryde Is rundt »Emma Mærsk«. Af disse 560 Sm. er 140 tilbagelagt i Render efter russiske Isbrydere.

betegne 14/- som en tilfredsstillende Rate. Senere er betalt op til 17/6d. fra Bahia Blanca til U.K./Cont., og Markedet ser ud til at blive bedre for prompte Baade, men det vil være rigtigst ikke at stemme Forhaabningerne for højt, og selv om La Plata har Korn nok, gælder det først og fremmest at finde Købere.

ØSTEN

er lige daarlig baade for prompt og senere Lastning. Sydafrika faar Tonnage for Kul til Indien, Mauritius

etc. til de samme elendige Rater, og Majsafskibningerne ligger døde.

TIME CHARTER

4,000 Tonnere i europæisk Fart betinger yderst 4/4/3d. I vestindisk Fart er det rent haabløst at anbringe Baade paa nogenlunde rimelige Betingelser. Afslutninger som: 4,500 Tonner til 70 Cents, 4,800 Tonner til 67½ Cents og 6,500 Tonner til 60 Cents for en Rundrejse viser tydeligt, hvor daarligt Markedet er.

P A R L A M E N T A R I S M E N S S Y G D O M M E

AF GAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det kan næppe bero paa en Tilfældighed, at man overalt i de vesteuropæiske Lande drøfter Fordele og Fejlene ved Parlamentarismen i den Form som vi kender den nu. Overalt hvor man har det saakaldte Selvstyre, har man høstet bitre Erfaringer, og der er næppe en eneste, der har virkelig Kendskab til Parlamentarismen som ikke har Øjnene aabne for dens store og skæbnesvangre Fejl. Sidst viser den tidligere franske Præsident *Poincaré* os, at han hører til de alt andet end tilfredse; i sit nys udkomne Memoireværk: »I Frankrigs Tjeneste —« retter han mange Hug imod Senat og Deputeretkammer, og for ganske nylig har han i »*Le Temps*« underkastet Problemet Parlamentarismen en meget kritisk Undersøgelse og Vurdering.

*

De Svagheder, som Parlamentarismen drages med, er identiske i alle Lande, fordi de fremtræder uafhængige af Tradition, Rase og Klima; dens Hovedfejl er overalt den samme: det er umuligt at faa en virkelig handlelygtig Regering paa Basis af den. Lykkes det endelig, er det nærmest ved et rent Slumpræf, og man kan paa Forhaand gaa ud fra, at en saadan Regering kun faar et kort Liv. Saa snart den forsøger at holde en bestemt Kurs, bliver den styrtet. Parlamentet taaler i Virkeligheden kun Ministre, der bukker og skraber, som vil alt, lover alt — og intet gør. En saadan Regime kan holde en Tid, men en Dag er der andre, der ogsaa vil lege med, laane Magtens Sindbilleder og spejler sig i dens Skin. Saa voters der om et eller andet. En Gruppe Stemmer gaar imod og Ministeriet falder ned ad Taburetten. Det vækker mindre og mindre Opsigt, efterhaanden som det bliver almindeligere. De der falder afløses med det samme af nogle, der er parate til at overtage Jobbet. Derpaa triller Systemet videre en lille Tid endnu, Farcen fortsættes for at ende i Tragedie. Det er en stadig Gentagen af den samme Trommerum. Den sløver og gør den offentlige Mening lad og led og ked ved det hele. Den drives ind i en politisk Dvaletilstand og Ligeegyldighed og vaagner først op, den Dag der kommer den virkelig stærke Personlighed, som baner sig Vej og kræver Ret til at styre og lede — alene i Kraft af sin Vilje og Intelligens.

*

Den Erfaring, som *Poincaré* har høstet igennem et langt Aaremaals Deltagen i Politik, har lært ham, at Grundfejlen er at finde i Parlamentets Attraa efter Magt. Det vil underlægge sig saa meget som muligt, og forsøger endog at blande sig ind i de mere intime Forvaltningsanliggender. Udvalgene er blevet smaa Underparlamentarier, og Regeringens Medlemmer maa spille al Kraft paa at bearbejde de enkelte Folkerepræsentanter, for ad den Vej at faa dem stemte for de Forslag, der fremlægges, og som man vil have gennemført. Derfor naar moderne Ministre i Virkeligheden kun saa lidt som de gør; de naar ikke at sætte sig ind i Sagerne, kan ikke støtte deres Departementer. De endeløse Konferencer og de talløse for Statens Vel ganske ligeegyldige, men for Politikeren saa vigtige Konferencer, sluger al Tid og Kraft.

De Anker, som M. *Poincaré* her har fremført, passer ikke paa den danske Rigsdag, i hvert Fald ikke i deres Helhed. Man kan vel næppe benægte, at ogsaa vor Rigsdag er magtlysten, men det svækker den, at den ikke er samlet hele Aaret igennem. Saa snart Sommeren er inde, har en dansk Regering Fred og Ro. Man kan sige, at den har Rigsdagsferie, og i et lille Land som vort er der ikke saa overvældende mange Komplikationer indenfor Partirammerne. Det slider ikke paa en Regering at tale med sine egne. Stand-

punktet er paa Forhaand givet. De følger med ganske som Gæssene, naar Gasen gaar til Kæret

*

Det, der trætter og ødelægger hos os, er Partidogmatiken; ikke mindst de store Erhverv, som f. Eks. Skibsfarten maa sande det. Et Gennemsnitsmenneske, der repræsenterer det jævne Flertal i Folket, har nu engang den Mening, at man bør ordne og bedømme en Sag saadan som den forlanger det, for at Retten skal ske fyldest, og det forstaar ikke, hvorfor der altid skal anskaffes partifarvede Brillen. En Sag er en Sag, et Tilfælde et Tilfælde og det bliver ikke anderledes, fordi man ser paa det fra det Lav, der kaldes Rigsdagen. Naar man der har særlige Brillen, »de er forskellige, hvorfra i Salen det er, man ser paa Forslagene,« er det fordi der er noget hildet og noget bundet over Rigsdagen, og det kan ikke andet end skade dens Anseelse og Arbejdskraft. Folk mister Tilliden til den, og har man ingen Tillid mere til en Institution, er det altid kun saa som saa med hvad den kan udrette.

De moderne Parlater udvikler sig mere og mere til at blive en Art faglige Lav — og det gælder ikke mindst vor Rigsdag. Ser man paa dens Medlemmer, bestaar de for Størstedelen af Folk, som har Politik til Fag. Nogle af dem arbejder i dette Fag, men langt den største Del er kun sysselsatte, og en endnu større Del bliver forsørget derigennem. Det gælder forøvrigt saavel Rigsdag som Kommunalraadene. Til begge Dele er der en livlig Jagt, fordi det er gode Ben at faa fat i — ikke mindst fordi de kun kræver saa lidt af den, der ikke vil gøre meget.

Den danske Rigsdag er et sluttet Selskab med sine egne Traditioner, og den af dem, der gaar dybest, er vel nok Hensynet til Partiet og dets Ønsker. Det bøjer man sig for, mindre for de Krav som Landets Vel fordrer opfyldt. Partierne slaas, Ministrene kommer og gaar og nu og da truer det hele med at gaa i Staa. Men Embedsmændene holder alt i Gang, dem skyldes det i Virkeligheden at Kontinuiteten i Administrationen bevares. Men hvad regner det parlamentariske System dem for! Kun for lidet. Hvor meget de politiske Partier end er i Totterne paa hverandre, kan de dog ikke tænke sig, at Ministeriernes Medlemmer hentes udefra. De skal komme inde fra den parlamentariske Kres. Regeringsmagten er en Vandrepokal, som de kappestridende Politikere maa erobre fra dem, der er indenfor Broderskabet. Kun de, der er der, findes værdige — men de er det til Gengæld ogsaa alle sammen.

*

Jo mere Parlamentarismen er kommet frem, jo længere er Sagkundskaben trængt tilbage og det er vel en af de mere vægtige Grunde til, at der overalt klages over, at det staar saa galt til som det gør. Der er ingen der er helt tilfredse eller kan være det, og Grunden dertil er den, at det parlamentariske System splitter alt for meget just der, hvor det burde samle og staa stærkt. Derfor er det, at Folk som *Mussolini* vinder frem. *Poincaré* der selv ikke er nogen Ven af de diktatoriske Metoder, søger ikke at skjule, at det er den svage Parlamentarisme, der giver Plads for den Enkelte der er stærk. Søger Rigsdagene ikke at komme ud af den Sump, hvori de nu, alle taget under et, befinder sig, vil det gaa dem galt.

*

Hvordan er det i Grunden hos os. Har *Poincaré*'s parlamentariske *memento mori* noget Bud til vort offentlige Liv.

Spørgsmaalet besvares, naar vi ser paa vor Presse, der i stadig stigende Grad bliver uafhængig af de po-

(Fortsættes næste Side)

INDSMUGLING AF VAABEN

Circulære fra det dominikanske Indenrigsministerium.

Ministeriet har faaet paalidelig Underretning om, at der hyppigt indsmugles Vaaben og Ammunition i Landet, og at Indsmuglingen sker ved Besætningerne paa udenlandske Skibe, der ankommer til dominikanske Havne.

Dette er en alvorlig Krænkelser af Loven og et Attentat paa den Fred og Orden, der hersker i det dominikanske Folk, hvorfor Ministeriet har fundet det rigtigt at rette en Henvendelse til Agenter og Modtagere af udenlandske Skibe, for at disse kan træffe energiske Forholdsregler til Forhindring af, at Besætningerne om Bord er i Besiddelse af Vaaben, som de kan sælge, idet Dampskibsselskaberne nemlig, hvis nogen af deres Skibes Besætninger gribes i denne ulovlige Handel, vil blive gjort ansvarlige i Overensstemmelse med Art. 25 i Lov om Ildvaaben etc., der lyder saaledes:

(Fortsat fra Side 229).

litiske Partier og deres Styrelse. Socialdemokratiets Aviser danner en Undtagelse, de er partibundne og er kun Talerør for Partiets kollektive Anskuelse og optræder altid som Rigsdagspolitikernes Advokat. Derimod er den borgerlige Presse ophørt med at behandle Partiet og hvad dertil hører som sacrosanct. Den ser ikke op til de parlamentariske Koryfæer, og den falder ikke i Beundring for hvad Ord der udgaar fra deres Mund. Den forstaar, at det vilde være en Misforstaaelse at tro, at det Læseren først og fremmest vil læse er Dagsdebatter, der afslører uudgrundelig Visdom fra Rigsdagen. Livets skiftende Foreteelser fængsler Opmærksomheden langt mere end de store Mænds Tanker, der er frembaarne i store Taler. Alene dette gør Aviserne friere overfor Parlamentarismen og alt hvad dens er.

Vi har her i Landet faaet en Opinion, som ikke domineres af Partiførerne eller af det politiske Liv. Almenhedens Opmærksomhed er andre Steder henne; det politiske bliver kun en Detaille blandt mange andre. Men de store Skavanker, som Parlamentarismen lider under i andre Lande, kender vi ikke, netop fordi vor Rigsdag ikke er den Navle, hvorom alting drejer sig. Det danske Folk har først sig selv i Tanken — og saa senere Rigsdagen. Det ved fuldt vel, at dets Velfærd ikke alene afhænger af den.

Da det parlamentariske System i sin Tid kom frem, troede man paa det, som paa Guld. Alle Besværligheder vilde nu blive ryddet af Vejen, Friheden var alle sikret. Det gik anderledes; i nogle Lande er det helt galt, her i Danmark er det ikke godt, men dog mindre skadeligt end andre Steder. Vi har ingen Parlamentarisme i dette Ords klassiske Betydning. Dertil har den for mange Saar — men vil den selv kunne læge dem. Det er det store Spørgsmaal i fremtidig dansk Politik.

Johannes Lehmann.

Enhver, der sælger eller driver Handel med Skydevaaben og Ammunition til samme, som indfører dem eller paa anden Maade erhverver dem med det Formaal at drive Handel med dem uden forinden at have faaet den paakrævede Tilladelse, der omhandles i Lovens Art. 5, 6 og 7, eller som sælger eller overleverer Skydevaaben eller Ammunition til Personer, der ikke er autoriserede til at drive Forretning med disse Ting eller til at bære Vaaben, gør sig skyldig i en Forbrydelse, der straffes med mindst 3 Aars og højst 5 Aars Fængsel eller ikke under 3 Tusind og ikke over 5 Tusind Dollars i Guld i Bøde.

Saafernt den Person, der begaar en af de ovennævnte Overtrædelser, er Kaptajnen eller en af Besætningen paa et Skib, idømmes han Maksimumstraffen, og Bøden maa ikke være under 5 Tusind Dollars.

Rederne og Modtagerne er ansvarlige for Betalingen af de Bøder, som Kaptajner eller andre af et Skibs Besætning ifølge denne Lov maatte paadrage sig, og ogsaa Skibene selv gøres ansvarlige.

Saafernt der om Bord paa et Skib findes Skydevaaben, Dele af saadanne eller Ammunition, der ikke er indført i Overensstemmelse med denne Lovs Forskrifter, betragtes det som en Krænkelser fra Kaptajnens eller Skibets Side af Art. 25 i den ovennævnte Lov.

Indenrigsministeriet har, for at forhindre Smughandelen med Vaaben ved de udenlandske Skibes Besætninger, etableret en særlig Tjeneste til Støtte for Toldvæsenets Funktionærer, og er af den Mening, at et virksomt Samarbejde med Dampskibsselskaberne i samme Retning vilde være til Fordel saavel for dem som for Landet.

DEN 3. INTERNATIONALE SKIBSFARTS-KONFERENCE

Den 3. internationale Skibsfarts-Konference afholdes i London i Dagene fra den 14.-16. April og vil bl. a. beskæftige sig med følgende Spørgsmaal:

Fremme af det Arbejde, der allerede er paa-begyndt med Hensyn til saadanne Spørgsmaal som dobbelt Beskatning, Flag-Discrimination, Sikkerheden til Søs, derunder traadløs Telegrafi som denne har udviklet sig ved den automatiske Anordning og Pejlings-Apparatet; Forholdet til andre Institutioner, Midler der skal benyttes for effektivt at bringe til Anvendelse allerede vedtagne internationale Konventioner samt den Politik, der skal følges ved den kommende internationale Sanitets-Konference og den internationale Arbejds-Konference angaaende Emigration.

Nogle nye Spørgsmaal f. Eks. om et særligt Fri-bord for Olie-Tankskibe vil ogsaa blive opført paa Dagsordenen.

NEDSÆTTELSE AF ISLANDSKE SKIBSAFGIFTER

Fra Danmarks Repræsentation i Island har Statsministeriet telegrafisk modtaget Underretning om, at Altingets Finansudvalg efter Samraad med Regering har foreslaaet fra April d. A. at ophæve Lov Nr. 2 af 27/3 1924 om 25 pCt. Kurs Forhøjelse af Vare-told og visse Skibsafgifter.

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Prøvetur.

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Lørdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Mundoo«, bygget for Regning *The Adelaide Steamship Company, Ltd.*, Adelaide, Syd Australien.

Skibet er bygget til Lloyd's Klasse 100. A. 1. og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

331'-0"×46'-6"×25'-6",

og Bæreevnen er ca. 5,000 Tons d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler 2,500 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Kutter brændt i Nordsøen.

Esbjergkutteren »E. 394 Oda« er Lørdag, medens den opholdt sig 10 Kvartmil Vest til Syd for Røde Kliff Fyr, kommet i Brand, idet en Blæselampe eksploderede. Kutteren sank, men forinden blev Besætningen reddet af Esbjergkutteren »E. 247 Harry«, der havde observeret den brændende Kutter.

HAVNETAKSTERNE I GENOVA FORHØJEDE

Havnemyndighederne i Genova har besluttet at forhøje Afgifterne for Lastning og Losning i Genova. I Skibsfartskredse har man protesteret kraftigt mod Forhøjelserne, der træder i Kraft straks.

TYSKE REDERIRESLTATER

De to nært samarbejdende tyske Selskaber, *Woermann-Linie* og *Deutsche Ost-Afrika Linie* har i 1925 betydeligt bedre Resultater at opvise end i 1924, men slutter dog deres Regnskaber af, uden at afsætte noget Beløb til Udbytte til Aktionærerne.

— *Hamburg-südamerikanische Dampfschiffahrts-*

Tvangsauktion.

Motorskibet »Polonia«, der blev bygget af Svendborg Skibsværft i Fjor og solgt til Rederiet *Ove Steen & Jespersen*, København, sejlede en kort Tid i fast Fragtfart paa Danzig og kom efter en Grundstødning til Værftet i Svendborg for at blive repareret.

Værftet havde nu som Panthaver i Skibet forlangt dette stillet til Tvangsauktion, og denne, der fandt Sted den 24. Marts, resulterede i, at Værftet fik sig Skibet tilslaaet for 50,000 Kr.

Købesummen for Skibet i Fjor var 167,000 Kr.

Skibet kan til Lastemærkerne tage ca. 350 Tons.

25 Aars Lods-Jubilæum.

Den 1. April kunde Lods *Dich* i Rønne fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Rønne Lodseri. Lods *Dich* har pløjet Søen fra de ganske unge Dage, i de unge Aar særlig i Langfart. Efter at være bleven Styrmand tog han Hyre med de hjemlige Skibe, og sejlede indtil 1901 med Skonnerbriggen »Camp-tos« af Rønne som Styrmand. I April 1901 gik han i Land og overtog Lodsstillingen, hvor han i de forløbne Aar har virket med stor Pligtopyldelse og Dygtighed, vellidt af de Søens Folk, han i Aarenes Løb er kommen i Berøring med.

Gesellschaft har i 1925 indtjent et Netto-Overskud paa 2,115,215 Mark mod 1,692,922 Mark i 1924. Derved bliver Selskabet i Stand til at betale den siden i Fjor fra 20 til 25 Millioner forhøjede Aktiekapital et Udbytte paa 8 pCt. Til Gengæld bliver der blot 3,694 Mark at overføre i ny Regning, hvilket ikke er meget paa en Balance paa 47 Millioner Mark.

Direktionen for Hamburg-Amerika-Linien har ved en foreløbig Opgørelse af det forløbne Forretningsaar kunnet slaa fast, at de foreliggende foreløbige Tal tilfjedsstillende Afskrivninger, men derimod ikke Udbetaling af nogen Dividende til Aktionærerne. Den endelige Regnskabsmeddelelse kommer først til at foreligge ind i April.

Bekendtgørelse fra Københavns Havnevæsen

Det bringes herved til almindelig Kundskab, at fra den 1. April 1926 at regne vil Børskanalbroen, Frederiksholmskanalbroen og Nyhavnsbroen blive aabnede for Skibes Passage til følgende Tider:

fra 1. Januar til 28./29. Februar	fra Kl. 7 ³⁰ Fm. til 5 ⁰⁰ Em.
- 1. Marts til 15. April	- - 7 ⁰⁰ - - 5 ³⁰ -
- 16. April til 15. September	- - 6 ³⁰ - - 6 ⁰⁰ -
- 16. September til 31. Oktober	- - 7 ⁰⁰ - - 5 ³⁰ -
- 1. November til 31. December ...	- - 7 ³⁰ - - 5 ⁰⁰ -

Aabning af disse Broer finder som Regel ikke Sted fra Kl. 12 Middag til Kl. 2 Eftermiddag.

Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer som Regel ikke; paa Grundlovsdagen dog til Kl. 12 Middag.

Udenfor de nævnte Aabningstider kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes mod Erlæggelse af en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren.

København, den 26. Marts 1926.

Havnedirektøren.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lamberts
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	} »Lamberts
West Hartlepool, Victoria Terrace	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	} »Lamberts
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	»Lambros
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} »Lambros,
Immingham, Dock Offices .....		Grimsby

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGS-AGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

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

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

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. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

GLASGOW

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle
Telf. Nr. 15

BURNTISLAND

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FØRSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHELL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyningen

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

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

NEWPORT,
MON

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» · »Stags»

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:

J. E. GRANZOW, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

BURNLAND

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.

O P L Æ G N I N G E R N E

Denne Uge viser desværre atter en Opgang i den oplagte Tonnage, der nu er større end i nogen tidligere Uge. Der er i Øjeblikket oplagt 55 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 77,876 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 122,255 Tons.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

afholder sin aarlige Generalforsamling *Torsdag den 15. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3*, med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 30. Marts 1926.

Bestyrelsen.

N Y A D R E S S E

Dansk Søfarts Tidende, The Scandinavian Shipping Gazette og Nautisk Forlag flytter fra April Flyttedag deres Kontorer til Amaliegade Nr. 29 A.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. MARTS 1926.

London	18,57	Madrid	54,05
New York	383,00	Amsterdam	153,60
Berlin	91,05	Stockholm	102,55
Paris	13,40	Oslo	81,65
Antwerpen	14,75	Helsingfors	9,64
Zürich	73,75	Prag	11,34
Rom	15,55	Wien	54,05

P O S I T I O N S L I S T E P R . 2 9 . M A R T S 1 9 2 6

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

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Jessen, afg. New Orleans 28.3.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Rendsburg 29.3.
 s.s. *Alderney*, Jerne, afg. St. Vincent 19.3. til Brixham.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
 s.s. *Alfa*, ank. Newcastle 28.3.
 s.s. *Alfred Hage*, afg. Rufisque 30.3.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, oplagt i København siden 2.3.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Baltimore M., 20.3.
 s.s. *Anna*, ank. København 3.3.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Wallarov 11.3. til Formosa.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Hook of Holland 2.3. til Key West.
 s.s. *Arabien*, Olsen, ank. Yokohama 25.3.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Cardiff 27.3. til Montevideo.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Göteborg 24.3. til Wales.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. Sarpsborg 3.3. til Philadelphia.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Shanghai 26.3.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. København 25.3. til South Dock.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Rufisque 15.3.
 s.s. *Atlantic*, Bundesen, afg. Menado 28.3. til Amoerang.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Panama Canal 28.3. p. R. t. Hamburg.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. København 29.3.
 s.s. *Axel*, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt i København siden 8.12.25.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 29-30.3. til København.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i København-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Tunis 21.3. til Nantes.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Las Palmas 27.3. til Liverpool.
 s.s. *Bodil*, ank. Abo 22.3.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Blyth 26.3. til Reval.
 s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Eureka 28.3.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Turks Island 19.3.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 25.3.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Rut.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Hamburg 27.3.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt siden 25.3.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Murmansk 23.3.

S K I B S - P R O V I A N T E R I N G S - H A N D L E R E

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Telgr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Malaga 23.3.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Blyth 26.3.
 s.s. *Britta*, pass. Portland 26.3.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 27.3.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. Tampico 27.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Bahia Blanca 21.3.
 s.s. *Carmen*, ank. Hangø 24.3.
 s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Taragona 28.3. til Denia.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. København 28.3.
 s.s. *Chr. I Kampmann*, afg. Rufisque 27.3.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Dieppe 27.3.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Dok i Helsingør siden 25.3.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Bremen 26.3. til River Tyne.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Sagua 27.3.
 s.s. *Cyril*, Borck Clausen, afg. Danzig 26.3. til St. Nazaire.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Sevilla 27.3.
 s.s. *Dan*, Martinsen, ank. Mobile 20.3.
 s.s. *Danefelt*, Jørgensen, ank. London 22.3.
 s.s. *Danelag*, Stage, afg. Rivadeo 24.3. til Inmingham.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Nordenham 12.3. til Jacksonville.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Odense.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. New York 22.3.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Tsingtau 28.3. til Shanghai.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Honaine 10.3.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Havana 18.3.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Hull 26.3.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Dok i Helsingør siden 29.3.

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

G E O R G E S C O T T & C O .

STEVEDORES OG SPEDITØRER for alle de vigtigste Dampskibslinier, 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.

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

F R E D J O N E S & C O .

NEWPORT LTD.

SKIBS- OG ASSURANCE MÆGLERE

KUL EKSPORTØRER OG SPEDITØRER

NEWPORT, Mon.

86-87, Dock St.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Port Talbot 25.3.
 s.s. *Ebba*, afg. Limarsol 25.3.
 s.s. *Ebro*, oplagt siden 27.3.
 s.s. *Egholm*, afg. Palermo 25.3. til Castellan.
 s.s. *Elite*, Schmidt, ank. Burntisland 27.3.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Hirtshals 28.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Huelva 24.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Immingham 27.3. til Aalborg.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Neufahrwasser 27.3.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Aabenraa 26.3.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Antwerpen 26.3.
 s.s. *Erik*, Kulhulk i København siden 8.3.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Tyne 27.3. Las Palmas.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Cardiff 17.3.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Vlaardingens 25.3.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Civitavechia 27.3. til Palamos.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Halifax 28.3.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. London 29.3.
 s.s. *Fana*, Michelsen, pass. Brunsbüttel 26.3. p. R. t. Genova.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Frederikshavn og København-Aalborg Ruterne.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Colombo 26.3. til Penang.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Dok i Frederikshavn siden 15.3.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Bahia 23.3. til Skandinavien.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Burntisland 26.3.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Galveston 27.3.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Ushant 22.3. p. R. t. San Juan.
 s.s. *Frederik VIII*, henligger i København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Swansea 27.3.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Nørre Sundby 26.3. til Sunderland.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. København 21.3.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, pass. Ushant 26.3.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, afg. New Orleans 3.3. til Aalborg.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. København 23.3.
 s.s. *Gunver*, ank. Grao 27.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Bordeaux 23.3.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, oplagt i København siden 13.3.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Danzig 23.3.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. New York 17.3.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. St. Thomas 26.3.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. Tay Port 30.3.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, ank. Grimsby 23.3.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 28.3.
 s.s. *Helga*, pass Gibraltar 23.3.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 26.3. til New York.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Livorno 27.3.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Blyth 27.3.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.26.

s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Manchester 28.3.
 s.s. *Hroar*, Ankersø, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Boulogne 27.3.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Iquique 26.3.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Genua 24.3.
 s.s. *Inger*, afg. Stockholm 27.3.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Rotterdam 4.3. til Boston.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Norfolk 15.3. til Venezuela.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Charleston 20.3. til London.
 m.s. *Java*, Schmidt, pass. Perim 28.3. p. R. t. Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. La Paz 13.3.
 s.s. *Jenny*, afg. Castellan 27.3.
 s.s. *Johanne*, ank. Methil 27.3.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Dublin 24.3.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Galveston 27.3.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Bangkok 26.3. til Singapore.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 15.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Jacksonville 26.3.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Reval 19.2.
 s.s. *Karen*, Jordt, afg. Gandia 24.3.
 s.s. *Karla*, ank. Marseilles 28.3.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 27.3.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. København 24.3.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Sarpsborg 28.3.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Penang 22.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Kolding 27.3.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i København siden 2.3.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Seaham 21.3. til Blyth.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Nuevitas 13.3.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Hull 24.3.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Melbourne 5.3.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 25.3.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Bathurst 25.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. København 28.3.
 s.s. *Lillian*, afg. Stettin 24.3.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 29.3.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 28.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Göteborg 28.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 29.3.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 16.3. til København.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i København-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. København 28.3.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Blyth 22.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bremen 27.3.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Oran 28.3.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, afg. København 27.3. til London.
 s.s. *Marie*, afg. Pasages 28.3.

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

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.

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinge · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons. Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtene, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. *Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.*

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser.

Telef.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

Repræsentant: JOHANNES N. AAGAARD, bei den Mühren 91, Hamburg 8. Telegr.-Adr. »Pushing«, Hamburg

s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Boness 22.3.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, ank. Antwerpen 24.3.
 s.s. *Mary Stabell*, afg. Tyne Dock 29.3. til Secandre.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Nørre Sundby 26.3.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Keywest 28.3. p. R. 1. Houston.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Livorno 25.3. til Wales.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Marseilles 26.3.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Troon 27.3. til Barcelona.
 s.s. *Møen*, Madsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høfding*, afg. Cardiff 23.3.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Burntisland 27.3.
 s.s. *Nancy*, ank. London 25.3.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 24.3.
 s.s. *Nautik*, afg. Blyth 27.3.
 s.s. *Neptun*, afg. Marseilles 28.3.
 s.s. *Nerma*, ank. Rotterdam 26.3.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Barry 10.3. til Montevideo.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Brunsbüttel 21.3.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Ushant 26.3.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Madeira 24.3.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Durban 22.3.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, henligger i København.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 16.3.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Teneriffe 25.3.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 23.3.

P

s.s. *P.Madsen*, afg. Rufisque 22.3.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Dunkirk 25.3.
 s.s. *Pacific*, Andersen, pass. Dover 28.3. p. R. t. Harburg-Elbe.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Aden 27.3. til Penang.
 ss. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne 18.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, ank. Portland Me. 25.3.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. San Francisco 20.3. til St. Thomas.
 s.s. *Phœnix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Aalborg 27.3.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. København 22.2.

R

s.s. *Randi*, afg. Rouen 27.3.
 ss. *Rhodesia*, Madsen, ank. Antwerpen 26.3.
 s.s. *Rhone*, Kjær, afg. København 29.3. til Leith.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Seaham 29.3.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Methil 26.3. til Vejle.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Swansea 13.3.
 s.s. *Rita*, Rivolt, afg. København 29.3. til Newcastle.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Reval 27.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 19.3. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Seine*, Barzic, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 24.3.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, Klasser i Aalborg.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. San Pedro 24.3. til San Francisco.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Norfolk 27.3. til Key West f. O.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Nauru 9.3.
 s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, ank. Rotterdam 24.3.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Nizza 25.3.

s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 27.3.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Glasgow 27.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Warkworth 22.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 27.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Ushant 27.3.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Seaham Harbour 23.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Nykøbing F. 29.3.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Amsterdam 28.3.
 s.s. *Slejpner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Kenitra 27.3.
 s.s. *Smul*, Hansen, afg. København 29.3. til Grangemouth.
 s.s. *Sophie*, Thomsen, afg. Valencia 24.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Prawle 28.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Tampico 15.3.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Oran 27.3.
 s.s. *Stella*, afg. Hangø 29.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Fredericia 29.3.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 25.2.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Rotterdam 27.3.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Dunkirk 27.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Hampton Road 18.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Rufisque 22.3.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 29.3. til København.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, i Dok i København siden 11.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 29.-30.3. til Kbhvn.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Spezzia 18.3.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 20.3. til København.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 22.3. til København.
 m.s. *Tonking*, Topp, ank. Vancouver 25.3.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Launceston 27.3.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Ankersen, afg. Ceuta 29.3. til Melilla.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. La Rochelle 27.3. til Havre.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. København 24.3.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 24.3.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 25.3.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Port Talbot 20.3.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 27.3. til Bremen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Port Talbot 13.3. til Boston.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Methil 27.3.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. New York 26.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Hamburg 26.3.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Danzig 24.3. til London.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, pass. Kay West 24.3. p. R. t. Freeport.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt siden 27.1.26.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Port de Bouc 26.3.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 15.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Swansea 24.3.

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
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statsstf.: 527

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
Levering i alle indens- 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.G. J. H. SIEMERS & CO., HAMBURG
Hamburg/Alexandria/Levant & vice versa.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**F. V. T. NIELSEN**SKIBSBYGNINGSINGENIØR
(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftankløg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5^{III}, København K · Telf.: Byen 6500**J. ANDERSEN & CO****SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & 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 SKIBSEART

J. E. GRANZOW

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

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klassen

**BUNKERKUL &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klassen

**STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & 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 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.	— — »Blombergst
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.	— — »Wahlbrost
Kristinestad	Lindqvist & Co.	— — »Lindqvist
Kaskö	Lindqvist & Co.	— — »Lindqvist
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	— — »Victorek
do.	Merivalitys Osakeyhtiö.	— — »Merivalitys
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	— — »Association»
Gamlakarleby & Yxpila	Stuvarebolaget	— — »Prompt
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	— — »Stowing»
do. do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.	— — »Speed»
Möllersvik	Stuvarebolaget	— — »Prompt»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	— — »Stowing»
do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.	— — »Speed»
Himango	Stuvarebolaget	— — »Prompt»
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	— — »Stowing»
do.	Himango-Yxpila 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»

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.
DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN, OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

Montreal Ship Supply Company

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

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

LONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

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

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 over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**
LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8
Tlf. 1243 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfranske«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

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

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: AGENTER I NORGE:
J. E. GRANZOW, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

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
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.

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 · Tilsynsforretning 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 Radiotelegra-
fister · Tilknytning til store, udenlandske
Drifts-Organisationer · Entreprenør- og
Konsulent-Virksomhed paa alle Omraa-
der indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

DAMPFÆRGEVEJ 3 · KØBENHAVN Ø.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 15

FREDAG 9 · APRIL 1926

33 · AARG.

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

THERE IS A SILVER LINING

I vor Protest imod *Finanstidende's* Malen Fanden paa Væggen med Paastanden om, at kun den efter 1920 byggede Tonnage vil være rentabel i de kommende Aar, fremførte vi den historiske og national-økonomiske Kendsgerning, at Skibsfarten alle Dage har bevæget sig gennem et Kredsløb af gode og daarlige Tider, og at man med fuld Føje har Lov til at vente, at denne Vekselvirkning af Medbør og Modvind ikke vil aflade inden for dette for Danmark saa vigtige Erhverv.

Det kan maaske interessere vore Læsere at se lidt nærmere paa denne Vekselvirkning af Medbør og Modvind. For 4 Aar siden offentliggjorde Professor i Nationaløkonomi, Dr. L. V. Birck i *Scandinavian Shipping Gazette* det i dette Nummer gengivne Skema over det økonomiske Kredsløb i Perioden fra 1894 til 1922. Den Købmand eller Erhvervs-Journalist, der i Øjeblikket lever i Pessimismens dybe Dale, har godt af at studere Birck's interessante Skema. Det lærer ham, at der er en *silver lining* til selv den mørkeste Sky. Den lærer ham ogsaa, at efter Højkonjunktorens søde Kløe kommer Depressionens og Likvidationens sure Svie — for det er nemlig det mærkelige, at de, som i Øjeblikket ser sortest paa Tilværelsen og Fremtiden, er de samme, som i Krigskonjunkturernes fede Aar troede, at den Herlighed vilde vare mange Aar endnu.

Fra Tidernes Morgen har det altid været saa, at normale Tider efterfulgtes af Højkonjunktur og denne igen af Depression og Likvidation. Undertiden har Udslagene af de forskellige Perioder været kortere eller længere, men altid har hvert af Kredsløbets fire Faser fulgt efter det foregaaende. Vel har Verden aldrig oplevet en Overkapitaliserings-Periode som Krigsaarenes, men alligevel, forekommer det os, tyder meget paa, at vi er paa Vej mod normale Tider, selv om kedelige Begivenheder omkring os minder os om, at vi ikke helt er kommet ud af Likvidationens mørke Urskov.

DIPLOMATISK KONFERENCE I BRYSSEL

I Forgaars begyndte i Bryssel en diplomatisk Konference om visse Søfartsforhold af International Rækkevidde. Paa denne Konference, hvor Danmark er repræsenteret af Professor, Dr. jur. K. *Sindballe*, vil mand, Hr. K. M. Rasmussen prise Selskabet for dets tigheder, Hague Rules 1924, og Ukrænkelighed af statsejede Skibe under Krige.

Her i Danmark, saavel som i Norge og Sverige, er Skibsfartens Mænd bestemte Modstandere af, at Hague Rules 1924 knæsættes som international Lovgivning. Hague Reglerne er, hvad vi ofte har fremhævet i disse Spalter, paa mange Punkter i direkte Strid med skandinavisk Søfartslovgivning. De egner sig absolut ikke for Trampfart, og egner sig saaledes ikke for et Land som Danmark, hvor langt den overvejende Del af Handelstonnagen er Trampskibe.

Med Hensyn til Konventionen om Søpanterrettig-

heder, har der fra forskellig Side, navnlig fra de hollandske Hypotekbanker, været agiteret for, at Søpanterrettigheder burde gaa forud for Krav for »necessaries«, d.v.s. forud for Kravene for de for Skib og Mandskab absolut nødvendige Ting, som Skibets Fører har rekvireret. Det har hidtil været hævdvundet, at disse Krav for »necessaries« gaar forud for Søpanterrettighederne, og der er ingen som helst Anledning til at ændre dette Forhold. Tværtimod, vilde det, som Grosserer *Chr. Harhoff* af Firmaet C. K. Hansen paapegede, i en Artikel i *Dansk Søfartstidende* for 12. Juni 1925, være til stor Gene for Søfarten, hvis den foreslaaede Ændring fandt Sted. Som Forholdet er nu, forsynes Skibe i alle Havne med Kul, Olie og andre Forsyninger uden noget Ophold og Leverandørerne har et Førstekrav paa Skibet. Prioritetshaverne og alle, der finansierer et Skib, er først og fremmest interesseret i, at Skibet fuldfører sin Rejse hurtigst muligt, saaledes at det bliver i Stand til at tjene saa meget som muligt. Ophold, af hvilken Natur de end er, skader alle Parter, hvad enten de er Prioritetshavere, Banker eller Redere — og hvis den foreslaaede Ændring blev til international Lov, vilde man Gang paa Gang og til ingen Verdens Nytte se Skibe fordømt til tvungent og kostbart Ophold i fremmed Havn.

FORENEDES GENERALFORSAMLING

Den eneste Mislyd paa Det Forenede Dampskibs Selskabs ordentlige Generalforsamling i Lørdags var en Række sarkastiske Bemærkninger fra Overretssagfører P. H. Levy. Snerrende omtalte han Selskabet som »dette nationale Foretagende«, kritiserede flere af dets Dispositioner — bl. a. Indfrielsen af 441,500 af det amerikanske Dollarslaan til en Kurs af 510 — men deltog iøvrigt hjertelig i den Latter paa hans Bekostning, som Selskabets Formand, Bankdirektør C. C. Clausen fremkaldte ved sin tørre Bemærkning om, hvor heldigt det var, at *Forenede* ikke havde fulgt Hr. Levy's gode Raad om at indløse hele Dollarslaanet til Kurs 485 — et Raad, der i Sandhed vilde have været dyrt for Selskabet!

Paa Generalforsamlingen havde man iøvrigt den fornøjelige Oplevelse at høre to saa kritiske Naturer som Justitsraad Møllmann og Maskinmestrenes Formand, Hr. K. M. Rasmussen prise Selskabet for dets dygtige Ledelse og tage skarpt Afstand fra Hr. Levy's Kritik. Den førstnævnte fandt forøvrigt, at Regnskabet var forbavsende godt og udtrykte ligeledes glad Forbavselse over Selskabets Evne til fortsat at kunne belale Udbytte paa Reserverfondsbetjeningerne.

Paa denne Plads har vi tidligere analyseret *Forenede's* Betydning i Landets økonomiske Liv og paavist, hvor stærkt dette nationale Selskabs Velfærd berører store Kredse i Befolkningen. Vi har delvis belyst dette i en Række yderst talende Tal, og vi skal til denne føje endnu nogle enkelte, som fremkom paa Generalforsamlingen, og som fortjener at kendes i vide Kredse. Her er ét Tal: Kr. 57,678,390.39 — altsaa

næsten Otte-og-Halvtredsindstve Millioner Kroner — det er hvad *Forenede* har betalt til Stat og Kommune i Skatter i Tidsrummet 1914-1924, og heri er endda ikke inkluderet de meget store Beløb, som *Forenede* direkte har ydet til Fragnævnet i Krigsaarene.

Og her er nogle flere Tal:

Efter Omvurderingen af Selskabets Flaade staar denne pr. 1ste Januar 1926 bogført til ialt Kr. 66,884,950.00.

Den samlede Afskrivning paa Skibene andrager for 1925 Kr. 9,453,850.00, og for Aarene 1921-1924 incl. er der afskrevet Kr. 30,781,600.00, saaledes at der i de sidste 5 Aar ialt er afskrevet Kr. 40,235,450.00 paa Flaaden.

Som nævnt i Aarsberetningen er den bogførte Værdi af Skibene fastsat paa Grundlag af den øjeblikkelige Markedspris, idet Hensyn dog er taget til den yderligere Nedgang i Priserne, der vil svare til pari Kurs for Kronen.

Efter Ledelsens Skøn skulde den Værdi, som Skibene nu er bogført til, vise sig holdbar i Fremtiden, men for at klarlægge dette Spørgsmaal saa udførligt som muligt for Aktionærerne skal følgende Oplysninger gives:

Da Flaaden bestaar af Skibe af meget forskellig Art og Størrelse, vil et Skøn over dens Værdi blive ganske misvisende, saafremt man bedømmer denne paa Grundlag af den gennemsnitlige Pris pr. D.W. eller B.R. Ton.

Som Eksempel herpaa kan nævnes, at Nybygningsprisen for et Skib som »Parkeston« andrager ca. Kr. 2,900,000.00, eller praktisk talt lige saa meget som for et Dieselmotorskib af Fragtskibstypen paa ca. 10,000 Tons D.W. Hertil svarer for »Parkeston« Vedkommende en Pris af ca. Kr. 2,000.00 pr. Ton D.W. og ca. Kr. 1,050.00 pr. B.R. Ton, medens de tilsvarende Tal for Fragtskibet bliver henholdsvis ca. 290 og ca. 450 Kr. Paa tilsvarende Maade stiller Forholdet sig for største Delen af Selskabets øvrige Skibe, idet den overvejende Del af Flaaden bestaar af Skibe med Passagerindretning samt Skibe udrustede med Kølemaskineri og særlig kraftige Maskinanlæg.

Skal man derfor give et almindeligt Overblik over den Pris, Skibene nu staar til Bogs for, er det nødvendigt at dele Flaaden i flere Grupper paa følgende Maade:

1) De fire store Amerikaskibe er bogført til Kr. 10,770,000.00.

Brugsværdien maa under Hensyn til den gode Stand, hvori disse Skibe holdes, anses for at være betydeligt større end den bogførte Værdi.

2) I Selskabets Flaade findes 42 almindelige Fragtskibe, der er bogført til Kr. 11,624,000.00.

Dette svarer til en Gennemsnitspris af Kr. 90.8 pr. Ton D.W.

3) Desuden findes 5 Diesel-Fragtskibe, der er bogført til Kr. 9,680,000.00.

Dette svarer til en Gennemsnitspris af Kr. 239.5 pr. Ton D.W.

4) Resten af Flaaden bestaar af 60 Passager- og Specialskibe, der er bogført til Kr. 34,345,000.00.

Af disse Skibe er 16 anskaffet efter Verdenskrigens Ophør for ialt Kr. 30,887,000.00; de staar nu bogført til Kr. 15,165,000.00. De øvrige 44 Skibe, der med Undertagelse af Motorskibene »Odense« og »Parkeston«, som er indbefattet i de ovennævnte 16 Skibe, bl. a. omfatter alle Passagerskibene i Indenrigsfarten, alle Skibene i Farten paa Island—Færøerne, Passagerskibene i Esbjerg—Parkeston Ruten, samt 8 Eksportskibe, staar saaledes bogført til kun Kr. 19,180,000.00.

5) Endelig er Bark »Viking«, 10 Bugserfartøjer, Kulelevatoren »Alfa« samt Motorbaaden »Svalen« bogført til Kr. 465,950.00.

Man kan vel sige, at Skibenes Gennemsnitsalder endnu er ret høj, idet den pr. Brutto Register Ton er ca. 17 Aar, men dette er der taget fuldt Hensyn til ved Vurderingen. Gennemsnitsalderen er dog bleven betydelig lavere i de senere Aar. Der er i Løbet af de sidste 5 Aar paa Grund af Alder udrangeret 24 Skibe (heri indbefattet de 4 Skibe, der i Begyndelsen af indeværende Aar er solgt til Ophugning).



REKORDLOSNING

Fra Rotterdam meldes om en Rekordlosning af Erts, der nylig har fundet Sted i den nævnte Havn. Dampskibet »Grena« ankom til Rotterdam den 2. ds. Kl. 8.20 Aften med en Ladning Erts paa 10,289 Tons fra Narvik. Losningen begyndte straks og var tilendebragt den følgende Morgen Kl. 11.20, saaledes at Losningen ialt kun havde taget 15 Timer, deri indbefattet Tid til Maaltider.

Denne Losning, der som nævnt er en Rekord for Rotterdam, hvad hurtig Tilendebringelse angaar, udførtes af et Datterselskab af det kendte Stevedore Kompagni »Quick Dispatch«, N. V. Frans Swarttouw's Havenbedrijf, Rotterdam.

JORDNØDKAGERMARKEDET I MARSEILLE I 1925

Det danske Konsulat i Marseille indberetter til Udenrigsministeriet: Ifølge den franske Statistik indførtes der i 1925 til Marseille følgende Mængder Jordnødder til Anvendelse i Oliefabrikationen:

Afskallede Jordnødder:	
Fra Kina	4,965 Tons
- Afrika	17,370 -
- Bombay	17,907 -
- Pondichéry	43,318 -
- Coromandel	139,281 -
Ialt	222,841 Tons

Jordnødder i Skaller.	
Fra Afrika	112,965 Tons
- Forskellige	16,325 -
Ialt	129,290 Tons

I 1924 indførtes der ialt 206,000 Tons afskallede og 119,000 Tons uafskallede Jordnødder. Totalproduktionen af Jordnødkager anslaaes herefter til ca. 180,000 Tons, hvoraf 82,000 Tons i Aarets Løb er blevet eksporteret, for Størstedelen til Danmark.

Lige som tidligere er langt den overvejende Del af dette Kvantum afskibet paa norske Dampere, medens danske Dampere, der ikke har kunnet konkurrere med de norske Rederes billige Rater, kun har taget nogle faa Ladninger.

I Henhold til de foreliggende Rapporter tegner Høsten af Jordnødder til at være rigelig, og Prisen er som Følge heraf gaaet betydelig ned. Prisen paa Kager har i Begyndelsen af 1926 været overordentlig lav, saaledes at Varen nu vil kunne købes til omtrent de samme Priser som før Krigen.

Paa Grund af det stadig nedadgaende Marked er der endnu ikke gjort ret store Indkøb af Jordnødder til Marseille, men man regner dog med, at der i Løbet af 1926 vil kunne eksporteres ca. 100,000 Tons Jordnødkager.

SPANSKE FRUGTBEFRAGTNINGER

Ved Frugtbefragtninger i Spanien paa Lumpsum-Basis foretager Befragterne ofte Fradrag i Lumpsum-Fragten, idet de hævder, at enkelte Dele af Skibet, som er medregnede i det opgivne Rumindhold, ikke er »suitable and available for cargo«. Det drejer sig i de fleste Tilfælde om Broen og Bakken, og det hænder, selv om Skibene paa tidligere Rejser har lastet Frugt i disse Rum. Da Certepartierne ikke altid er ligegyldende, stiller Spørgsmaalet om Befragterens Ret til saadanne Fradrag sig forskelligt i de forskellige Sager.

Den største Vanskelighed er dog, at man oftest er henvist til at tage Sagerne op i Spanien, og desuden er der dér en Præskriptionsfrist paa kun 6 Maaneder for Krav paa Betaling af Fragt.

Ganske vist indeholder Frugt-Certepartierne som Regel en Voldgiftsklausul, hvorefter den Art Tvister skal afgøres ved Voldgift i London, og efter engelsk Ret kan man i Almindelighed fremtvinge Voldgifts-

behandling, selv om den ene Part nægter at vælge Voldgiftsmand, idet den anden Voldgiftsmand da be- myndiges til at afgøre Sagen paa egen Haand med bindende Virkning.

Voldgiftsklausulerne i de spanske Certepartier er imidlertid formede saaledes, at man intet opnaar, hvis ikke begge Parter udnævner deres Voldgiftsmand. Denne Vanskelighed undgaas imidlertid, naar man benytter Baltic and White Sea Conferences nye Fragt-Certeparti »Spanfrucon«, idet dette udtrykkeligt fastsætter, at den Voldgiftsmand, den ene Part har udnævnt, afgører Sagen med bindende Virkning, saafremt den anden Part vægrer sig ved at udnævne en Voldgiftsmand.

Skulde imidlertid Befragteren nægte at opfylde Voldgiftskendelsen, er der, som N.S. udtaler i sit Cirkulære for Februar, ikke andet at gøre end at bringe Sagen for de spanske Domstole.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 6. April 1926

Hjemgaaende La Plata er fremdeles det eneste op- livende Moment, og heldigvis er der blevet rensset godt ud blandt de prompte, tildels meget store Baade. »Fancy Rates« er ikke betalt, og dette ventes heller ikke; langt vigtigere er det, at Markedet vedblivende kan holdes oppe — ikke bare for prompt Lastning, men ogsaa for Maj/Juni, og at Europa kan og vil betale de Priser, som forlanges.

Nordamerika er lidt mere aktiv, end Tilfældet har været i de sidste Maaneder, og et fast La Plata Mar- ked vil gøre sin Indflydelse gældende her før eller senere. Montreal skulde ogsaa helst aabne godt. De hidtil afsluttede Forretninger kan kun betegnes som »Følere«, og meget vil afhænge af, hvorledes Børserne i London og New York aabner i Dag, og Fragt- markedet — specielt i de nærmere Farvande — vil i den kommende Tid præges af Kulsituationen i U.K. Heldigvis lader det til, at denne mægtige Omvæltning indenfor Kulbranchen kan foregaa paa fredelig Vis til Glæde og Gavn for alle Parter, ikke mindst de nevtrale.

TRÆLASTMARKEDET

Østersølasterne kommer meget sparsomt frem, og nogen Bedring i Raterne spores endnu ikke. Alle de vigtigste træeksporterende Lande har solgt jævnt godt, og det kan ikke vare længe, inden Befragterne maa sætte flere Laster paa Markedet for f.o.w. og Juni Lastning. Hvorledes hele Markedet vil udvikle sig er vanskeligt at sige; men der er ingen Grund til at slutte, hvis Betingelserne ikke forbedres.

London faar stadig Baade til 40/-, 41/- fra Midt-Sverige/Finland; franske Kanalhavne forholdsvis betydelig billigere, selv i Betragtning af de lavere Ud- gifter. En 750 Stds. Baad er saaledes sluttet Hudiks- vall/Dunkirk 34/9d. med 64 pCt. Boards og en 560 Stds. Baad Kotka/Dunkirk til 34/- med 46 pCt. Boards. I Forhold hertil er 43/- for en 680 Stds. Baad fra Uleåborg og Jacobstad til Bordeaux en fin Rate.

Hvidehavet er uden Forandring, Canada ligesaa; men noget mere Liv ventes inden kort Tid.

KUL, KOKS ETC.

Stadig lavere Rater akcepteres til Danmark og Baltic. Saa længe Markedet er saa bart paa nye La- ster, bliver der heller ingen Bedring. Der sluttes kun det aller nødvendigste, og selv meget billige Baade kan ikke altid placeres.

MIDDELHAVET ETC.

er fast for prompte Baade; men Tørn er mere vanske- lig. For fortløbende Rejser over de næste 12 Maane-

der er sluttet en 5,000 Tons Baad Wales/Vestitalien 9/6d.

De hjemgaaende Markeder forandrer sig ikke. Donau er dog lidt bedre med 15/3d. betalt til Kontinen- tet for April, 17/9d. U.K.-Cont. og 19/-, 19/6d. indikeres til tre danske Havne. Sortehavet er fremdeles kun værd 12/3d., 12/6d. Basis Kontinent.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Vestgaaende Laster er en Del fastere, og det be- høves, da baade Korn, Kul og Sukker til ligegyldig hvilken Destination stadig mangler Tilbøjelighed til at bedres. Montreal er saa smaat begyndt at fragte, og for Maj er betalt 12½ Cents, heavy, til Antwerp-Hamburg, 1 Cent mere for Byg og 2 Cents mere Havre, Option Middelhavet 15½ Cents Basis 1 Lossehavn.

Hampton Roads/Rio er gaaet 10 Cents op til 3/20 Doll., Buenos Aires faar Baade til 3/75 Doll., Vest- italien 2/30 Doll. Cuba/U.K.-Cont. ca. 13/- store Baade, Cuba/Montreal 16 Cents, Cuba/Vancouver 3/50 Doll. Gulfen/Murmansk 8 Cents pr. cbf. fri Lastning og fri Losning samt Portcharges i Murmansk. Beaumont/ Glasgow, Koks, 6/75 Doll.

For prompt Lastning i Vancouver er en 6,500 Ton- ner sluttet til den yderst lave Rate af 23/-.

SYDAMERIKA

Kulbefragterne har haft Held til at trykke Raten ned i 16/6d., men, saa længe det hjemgaaende Marked ikke er tilstrækkelig stabilt, holder Rederne Tonnagen tilbage. Wales/Rio indikerer 14/-, 14/6d.

I Dagene før Paaske sluttedes en hel Del prompte store Baade fra La Plata til forbedrede Rater, og der er heldigvis en stigende Interesse for saavel prompte som Maj/Juni Baade. Rosario/New York, Hørfrø, er igen i 4 Doll. mod sidst 3/75 Doll., og Lorenzo/San Francisco-Vancouver Range, Juni, byder 21/-, 21/6d.

Fra Chile er sidst betalt 18/3d. Basis Kontinentet, Juni Lastning; Chile/2 Havne New Zealand, Maj, no- terer 27/6d. forsøger 30/-. Peru/U.K.-Cont. 22/6d., Sukker.

ØSTEN

Sydaustralien/Europa har faaet en April Baad til 24/6d., hvilket er hidtil laveste Afslutning. Japan faar enkelte Baade til 18/6d. Vladivostock-Dalny noterer kun 17/6d. pr. Maj til direkte Havn U.K.-Cont. Syd- afrika betaler 19/- for Majs til U.K.-Cont., Maj, og for ny Høst, August, noteres ca. 22/6d.

TIME CHARTER

Markedet er fremdeles daarligt med liden eller ingen Efterspørgsel.

ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande:

Paa Graadybsbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og 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 Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen.
Specielle Bassiner for Hyttefade.

To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedder 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, 1/3 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 »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 Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredde 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. 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-Lossekub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Køhalingssplads havens. 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- men 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 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 eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 50 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Ladning.** I **Frihavnen** besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor), 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

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** **Pakhuseplads**
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Løsebelysning. **Store Oplagspladser.**

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselsolie.

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 Hjalpeskruer, 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 Ophalerbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

ER EUROPA AMERIKAS ØKONOMISKE SLAVE?

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

For flere amerikanske Nationaløkonomer, som har taget Efterkrigens Problemer op til Undersøgelse, er det lidt af en Gaade, hvorfor det stadig gaar saa sløjt i Europa. De kan forstaa, at det var vanskeligt for vor Verdensdel at komme i Gang igen lige efter den store Brand, men det er dem ubegribeligt, at der skal gaa saa mange Aar — uden at der tilmed kan spores den mindste Lysning. Hele det økonomiske og kommercielle Liv i Europa er lammet, og der er slet intet der tyder paa, at det staar overfor en god og helsebringende Opblussen. — Men naar Forholdene er saadan, maa der være nogle bestemte Faktorer, som spiller ind. Men hvilke? Det er dem, de amerikanske Økonomer nu gør sig saa megen Umage for at finde

*

Fra vor Side kan man bruge det gamle Ord om, at man ofte ikke kan se Skoven for bare Træer. Det kan Amerikanerne ikke. Naar Europa er saa ilde stedt, som det er, og naar det har saa svært ved at arbejde sig op, er det fordi det i mangt og meget indtager den økonomisk Bundnes Stilling overfor U.S.A. Under og efter Krigen stiftede Europa en umaadelig Gæld i Amerika, og det er den, der nu skal betales tilbage. Men den er saa stor, at Skyldnerne er ved at blive deklareret til Slaver. Værst stillet er England. Hver eneste Dag skal det betale 100,000 Pund alene i Renter til De forenede Stater. Det er en Sum, der taler for sig selv. Men helt galt bliver det, naar man betænker, at halvfemsindstyve Procent af det engelske Folk ikke behøver at bekymre sig om denne Sag. Det er de resterende ti Procent som maa sørge for det hele. De maa finde paa nogle bedre Produktionsmuligheder, der sikrer Landet en udvidet Fremstillingsevne; ellers gaar det helt galt. Skattemyndighederne driver paa af al Kraft. Pengene skal ind, ellers bliver Amerika endnu mere nærgaaende — hvad der vil sige en Del — og man kan uden Betænkning underskrive den Udtalelse, som forleden Dag faldt paa et Industrimøde i London: »De engelske Erhverv arbejder under et Højtryk og under et Pres, som kun bydes Folk, der paa en eller anden Maade er ramt af den Ulykke, at være blevet Slaver.«

*

Den engelske Offentlighed især ser meget sort paa Situationen og er kun fuld af Jammer. Det er dog noget med Urette. For ser man nøgternt paa Forholdene og tænker efter, er det hele ikke saa galt, som det ser ud til. Hvert Laan fra Amerika til Europa er, naar man ser bort fra Krigslaanene, en ganske utvivlsom Vinding for Europa, naar de laante Penge anvendes paa den rette Maade. Ligeledes er flere af de

amerikanske Pengeplaceringer her en ren Gevinst for os. Man kan jo blot tænke paa de amerikanske Bankers store Tab i Frankrig og andre Steder — og man har et lysende Eksempel. Der er mange store Forretningsmænd i vor Verdensdel, som ikke føler sig som Slaver af Amerikanerne, og der er flere endnu, som burde have manøvreret saadan, at de ikke var det. Udviklingen og hele Tendensen i Tiden har i Virkeligheden været Europa behjælpelig, og er der nogen der har Grund til at klage, er det Amerika.

Men Renterne ... De amerikanske Renter vil altid blive en meget tung Byrde for Europa at bære. Ja, let er den ikke nu, men den vil ikke stadigvæk være saa tyngende som nu. Disse Renter har givet Stødet til en saa at sige fælleseuropæisk Beskatning, der indkræves gennem indirekte Paalæg paa en overordentlig Mængde Varer, som bl. a. Amerika er Importør af. Og denne Import forøges Aar for Aar og vil næppe aftage i nogen overskuelig Fremtid, fordi Amerika bl. a. ikke driver Jordbrug efter de videnskabelige Linier, som man gør det i Europa. Dertil kommer, at mange Produkter, som hos os er i Tiltagen, saa smaat er ved at glide helt i Baggrunden i Amerika. Det stimulerer yderligere de europæiske Eksportmuligheder og giver et begrundet Haab om, at der vil komme en konstant Guldstrøm hertil fra den anden Side Atlanten. Forholdet vender da helt om. Det er ikke Europa, der bliver økonomisk Slave af Amerika, men omvendt. Der er derfor ingen Grund til nu at tabe Modet. Keynes har Ret naar han siger, »at Amerika vandt Krigen ved at vente; nu er det Europas Tur til at være lige saa taalmodigt og modigt. Amerika maa forstaa, at vil det overhovedet have nogle Penge fra Europa, maa det føre en meget moderat Politik — ellers faar det overhovedet slet ingen Ting. Der kan ikke nu være Tale om at presse Citronen. Gør man det, bliver alting negativt.«

*

Amerika har Højkonjunkturer nu, men de vil ikke vare saa længe. Skæringspunktet naas før man maaske venter det, og det fremskyndes meget gennem Immigrationsrestriktionerne. Stillingen er i Virkeligheden saadan, at Amerika er tvunget til at finansiere flere Lande, for at faa Tag i nye Markeder. Det er en Politik, det allerede nu er ved at komme ind paa, og det vil i Fremtiden være den eneste virkelig farbare Vej. Men den Dag, da det for Alvor betræder den, vil de snærende Baand løsnest.

Hele den Situation, som Europa nu er inde i, er slet ikke ny, og den er derved ikke saa kompliceret, som man tror. England laante i sin Tid Millioner til de central og sydamerikanske Stater, som anvendte dem til Korruptioner, Rustninger og Revolutioner. Disse Stater var inde i en hel Periode af Bankerot, men de kom op igen, da der placeredes saa mange Penge i dem, at Kommunikationerne og Produktionen udvidedes. Det gik meget hurtigt, og der var ingen der dengang paastod, at Argentina og Brasilien var Englands Slaver.

*

(Fortsættes Side 247).

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

D E F I R E F A S E R A F D E T

(AF DR. L. V. BIRCK. PROFESSOR I STATIS

	Første Fase: Normal (1894—96) (1903—05) (1909—11)	Anden Fase: Højke (1896—99) 1905—07) (1911—12)
Priser paa Forbrugsartikler	Normalpriser; normal Omsætning	Stigende Priser, meget stor Omsætning
— Luksusartikler	— lille Omsætning	Meget høje Priser, stor Omsætning
— Raamaterialer	— og normal Omsætning	Priserne gradvis fordoblede, Over 25 pCt.
— færdige Varer	— Omsætning over normal	Priserne stærkt stigende, men alt hvad der produceres kan sælges
Lager	Mere end tilstrækkeligt	Formindskes
Mængde af nye Anbringelser	Normal	Udover al Fornuft
Værdi af anbragt Kapital (Fabrikker og fast Ejendom)	Normal	Stærkt stigende paa Grund af højere Fortjeneste end Bankrenten
Diskontosats	svarende til Fortjenestes-Procenten, 4 pCt. som den synes men mindre end den i Virkeligheden vil være	5—6 pCt. (i Begyndelse af Periode) virkelige Fortjeneste, ved Stigningen, som den synes, men stiger
Bankers kontante Beholdninger	Normal Tilgang, normal Efterspørgsel	Overordentlig stærk Efterspørgsel tilstrækkelig Beholdning
Udlaan	Normal (100)	Altfor store (150)
Aktier	I Pari (ejede af Kapitalister)	Høje Kurser (Kapitalisterne sælger)
Obligationer	Under Pari (ejede af Middelklassen)	Meget lave (Middelklassen sælger)
Opsparet privat Kapital	Normal	Enorme, grundet paa Fortjeneste
Pengeomløb og Bankers Pengereserver	Normal	Pengenes Omløbshastighed forøget
Kapital-Koncentration	Under Forberedelse	Store Emissioner
Indkomst og Skatter	Normal	Store Indtægter, høje Skatter
Arbejde	Normallønninger og normal Beskæftigelsesgrad	Mange Strejker vundne, høje Industriens Reserve-Hær besat

E K O N O M I S K E K R E D S L Ø B

SKAB VED KØBENHAVNS UNIVERSITET)

15—19	Tredie Fase: Depression (1892—93) (1900—01) (1907—08) (1914) (1920—21)	Fjerde Fase: Likvidation (1894) (1901—03) (1908—09) (1921—22)
	Priser og Omsætning lidt under det normale	Normale Priser, ringe Omsætning
	Meget lave Priser, ingen Omsætning	Priser lidt under det normale, Omsætning stigende
stigende med	Stærkt faldende Priser, Omsætning halveret	Priser svagt stigende mod det normale, Produktion normal
det dobbelte,	Faldende Priser, ingen Omsætning	Priser og Omsætning i Bevægelse mod det normale
	Rigelighed, Køberne tilbageholdende	Voksende paa Grund af den forøgede Produktion
	Fuldkommen standset	Langsom Stigning
Fortjeneste og Stor Omsæt-	Tvangssalg, ellers ingen Omsætning, værdiløs	Ringe Værdi, rolig og mindre Efterspørgsel
indre end den lig Fortjeneden vil blive	6—8 pCt. større end den virkelige Fortjeneste	3 pCt. svarende til Fortjenesten som den synes, men mindre end den vil blive
ende men ikke	Ingen Beholdning, enorme Krav	Ingen Efterspørgsel, følgelig mere end rigelige Beholdninger
	Stærkt faldende (65)	Fornyet Liv (85)
	Faldende stærkt (ejede af den passive Middelklasse)	Svage (Middelklassen sælger)
	Lave (ejes af Kapitalister)	I Pari (Kapitalisterne sælger)
flationen	I Nedgang som Følge af Tab ved Deflation	Store som Følge af virkelig Opsparing
	Omløbsthastigheden formindsket, Bankernes Reserver svinder ind	Bankernes kontante Reserver stigende, Omløb normalt
	Smaa Virksomheder slaas ned	Trusters Køb under Haanden af smaa Foretagender eller Foretagender, der er gaaede fallit
	Ingen Indtægter, højere Skatter	Stigende Indtægter, faldende Skatter
le Lønninger,	Ingen Beskæftigelse, Reserve-Hæren paa Gaden	Vundne Lock-outs, nominelt lave Lønninger, men stigende Købekraft, Bedring i Beskæftigelsesgraden

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 Havnekantor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Sviters Bjergningsdampere 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 Vande 1,9 m. **Havneafgift** pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kultursyning, 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 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 Hjælpskrue 32 Ø., Damp- og Motorskibe 40 Ø., for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsedamp. uforndt.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Loen. og Lastn.** besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen undt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

NYKØBING F.

Nord fra i afmærket Farvand gennem Guldborgsund kommer man til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværkerne Nord for „Chr. IX Bro“ 20 Fod, mellem Broerne 17 Fod og i Havnebassinet indtil 15 Fod. Bolværkernes Højde 6-6½ Fod.

Skibsafgift pr. N. R. T.

udenbys: Sejlskibe, Lægtre og Pramme 20 Øre, Sejlskibe med Hjælpskrue 25 Øre, Dampskibe og Motorskibe 30 Øre, saavel for indg. som for udg. Oplagte Skibe er i Tidsrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodstvang

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

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

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

NØRRESUNDBY

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

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

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

Vand betales med 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.

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 Udgaaende. **Lodsning:** Fra Søen til Stige Lodsfrid. 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. Svajepads for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton
Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kultursyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 — — —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaaende betales ½ for Udgaaende.

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

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

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistanse forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

**SKIBS-PROVIANTERINGS-
HANDLERE**

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Effit., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«. Tlf. 244 & 482.

SKIBS-MÆGLERE

Edsv. MÆGLERE · MÆGLERFIRMAER

København:

Danish Shipping Co., Ltd., A/S, Sct. Annæplads 28.

C. K. Hansen, Amaliegade 29 B.

Holm & Wonsild, Amaliegade 36.

A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus: Carl v. d. Hude.

Aalborg: Johs. Utzon.

Esbjerg: I. Lauritzen.

Frederikshavn: Nic. Pedersen, H. Christensens Effit.

Nørre Sundby: N. C. Bach.

N. F. Stegmann.

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL**

„Hvælvingeh“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8576 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

I S O G I S B R Y D E R E

I Tilslutning til den Rapport fra »Isbjørns Fører, Kaptajn Fred. Grue, som vi bragte i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, udtaler Kaptajnen om Is- og Isbrydere bl. a.: Den Is, man møder i den finske Bugt, er paa Grund af det næsten ferske Vand og den strenge Frost noget haardere end den, man møder i de danske Farvande, ogsaa tykkere, men viste ikke saa dybe Skrøninger som Isen i de strømfyldte danske Farvande (Falsterbo, Rønne Havn). En brudt Rende vil staa længere i den finske end i den danske Is. Af ovenanførte fremgaar, at der i de finske Farvande fordres Kraft og stor Bredde af Isbryderne, medens det i de danske Farvande mere kommer an paa Kraft i Forbindelse med god Manøvreevne. »Isbjørn« maa saaledes anses for at være netop det rette Skib for de danske Farvande og er i Sammenligning med de russiske Isbrydere et meget billigt Redskab. Den russiske Isbryder »Sviatorog« f. Eks. er 71 Fod bred, har 10,500 I.H.K. og en Besætning paa 190 Mand, hvoraf Halvdelen er til Tjeneste ogsaa om Sommeren. En uforholdsmæssig lang Tid medgaar i Vinterkampagnen til Kulfyldning, idet de russiske Isbrydere fylder Kul langt fra deres Virkefelt samt fra smaa Dampere med faa Luger, hvilket forsinker Fyldningen. En Isbryder som »Sviatorog«, der har tre Skrøer agter, egner sig kun til bryde en lige Rende, da den er meget længe om at vende. Det synes saaledes at være vanskeligt at forene stor Bredde og stor Hestekraft med den Grad af Manøvreevne, som i mange Tilfælde er af saa overordentlig stor Værdi.

Isen indenfor Hogland havde været undergivet meget stor Kraftpaavirkning, der havde foraarsaget meget stærk Opskrøning. Fra Hogland til 5 Sm. Vest for Rødskaar fandtes den tykkeste Fastis (ca. 1 Meter). Mellem Hogland og Kokskar ligger Isen for det meste fast, kun frisk Vind sætter den i Bevægelse; men Vest for Kokskar er Isen antagelig for det meste i Bevægelse med Undtagelse af en ca. 20 Sm. bred Brømme af Fastis langs den finske Kyst. De russiske Isbryderes Rute ligger som følger: Vest paa fra Hoglands Sydspids til 5 Sm. forbi Rødskaar, herfra ned mod Ekholm Fyr, der passerer i 4 Sm. Afstand, og herfra Vest paa forbi Kokskar, der passerer i en Afstand af 2 à 3 Sm.

Tøse vanskeligjør Isbrydningen.

Under »Isbjørns Ophold i den finske Bugt faldt der en Mængde Sne, der, saa længe den ikke har været undergivet Tø, danner et beskyttende Lag, der hindrer Kulden i at trænge igennem Isen; har den været undergivet Tø, lægges dens Tykkelse til Isens Tykkelse. Saadan Sne hindrer i høj Grad Isbrydning, idet den klæber til Isbryderen og hindrer denne i at skyde sig ind over Isen, ligesom den binder de forskellige Isstykker sammen. Naar det ikke sneede, var det i Almindelighed meget koldt, antagelig op mod 30° Kulde

(»Isbjørns Termometer var kun inddelt til $\pm 22^{\circ}$), hvilket havde til Følge, at der dannedes en stærk Dis over Ismarkerne, der skjulte alt som i Taage. Skibets Køl vand røg, som naar man hælder varmt Vand over et Gulv. Almindelig Taage forekom dog ogsaa. Som Eksempel paa Vejrets Usigtbarhed kan nævnes, at »Isbjørn«, da man med »Emma Mærsk« var i Mundingen af den finske Bugt, modtog Anmodning fra den store Isbryder »Suur Töll« af Reval, der var for Østgaende med Konvoj, om at meddele ham, hvor han befandt sig, da han i syv Dage ikke havde haft Pladsbestemmelse. I »Isbjørn« havde man netop sigtet Bengtskaar Fyr paa den finske Kyst og kunde saaledes efterkomme Anmodningen.

Skrue i Stævnen eller ikke?

Hvad angaar Spørgsmaalet om Skrue forude anføres, at Lederen af Isbrydningen i Estland, Kaptajn *Attemann*, ligesom vistnok ogsaa den finske Søfartsstyrelse er af den Formening, at en Isbryder absolut skal have Skrue forude; men medens man i Finland formentlig vil have denne Skrue for lettere at kunne bryde Fastis, vil Kaptajn *Attemann* have den for lettere at kunne gaa gennem Skrøninger, idet han hævder, at en Isbryder uden Forskrue meget let vil løbe fast saaledes, at den ikke kan tage sig selv fri. Der kan formentlig ikke være Tvivl om, at en enkeltskrøet Isbryder har den største Manøvreevne, i hvert Fald har »Isbjørn« ikke set sin Lige i saa Henseende, og med moderne Hjælpemidler som Trimmekanke er der antagelig ikke nogen Fare for, at en enkeltskrøet Isbryder ikke kan tage sig selv fri. Spørgsmaalet om, hvad der er bedst, er saaledes stadig aabent, i hvert Fald for Isbrydere af en saadan Størrelse, at den fornødne Hestekraft kan overføres paa en Skrue.

Paa Togtet havde man Lejlighed til at se den russiske Isbryder »Lenin« gaa i Is (Skibet har 2 Skrøer agter og 1 forude), Farten var ikke stor. I Farvandet omkring Hogland maatte »Isbjørn« tage Tilløb for at bryde de svære Skrøninger, men det maatte, i Henhold til Udtalelser af Besætningen i »Emma Mærsk«, »Jermak« ogsaa gøre. »Isbjørn« er da antagelig næsten lige saa vel hjulpet med sine 3,000 Heste, som de store Isbrydere med deres 10,000, men medens »Isbjørn« i Is af under en halv Meters Tykkelse bryder en Rende ca. 12 Fod bredere end sig selv, brød Skibet i den svære Is kun sin egen Bredde, hvilket atter viser, at Isbrydere, der skal gaa i svær Is, skal være bredere end de Skibe, de fører. De bedste Resultater opnaar Russerne antagelig, naar en stor og en mindre Isbryder arbejder sammen, idet den store Isbryder da kan bryde Renden, medens den mindre tager de Skibe fri, der sætter sig fast. Da »Isbjørn« mødte Isbryderne »Jermak« og »October« med 4 Skibe, var Konvojen formet i Køl vandslinie saaledes: »Jermak« — 2 Skibe, »October« — 2 Skibe.

DET ØSTBORNHOLMSKE DAMPSKIBSSELSKAB

I Søndags var det 50 Aar siden, at det østbornholmske Dampskibsselskab blev startet. Selskabets første Damper var »Erna«, der strandede 1897, derefter

(Fortsat fra Side 243).

Det, der formærker den økonomiske Situation i Europa, er Forholdene i Rusland og Kina. Naar de politiske Forhold her engang skal bringes i Orden, vil der opstaa et Genophygningsarbejde, som man aldrig har set Mage til i Historien. Alt i Rusland og Kina er i Virkeligheden saadan, at det skal fornyes og det er, efter hvad kyndige Folk paastaar, kun et Spørgsmaal om et lille halvt Aar, naar der skal paa-begyndes den store Eksport til de to Lande. Den Dag, da de bliver nødt til at aabne deres Porte, fordi Nøden tvinger dem dertil, vil det atter være muligt at tale Forretninger med dem, og der vil da blive saa meget at gøre, at de amerikanske Besværligheder helt glider i Baggrunden. *Johannes Lehmann.*

»Jarl«, der sank i 1890, senere anskaffedes »M. David- sen«, der solgtes i 1919, og nu er »Hammershus« og »Østbornholm«, to udmærkede og komfortable Skibe, i Fart.

Den første Skibsfører var Kaptajn *M. Davidsen*, der gik ned med »Jarl« i 1890. Kaptajn *H. Vesth* blev Skibsfører i 1915, og i 1919 overtog han Stillingen som Ekspeditør i København, og leder nu Selskabets Interesser her.

Den 13. Marts 1877 begyndte Sejladsen paa København med en egentlig Tur i hver Retning.

Bestyrelsens første Formand var Købmand *P. Berg* og senere Konsul *H. Lund*, Kaptajn *O. E. Sonne* og *M. Sonne*. Den nuværende Formand er Købmand *H. V. Munch*.

Selskabets Hovedformaal er at vedligeholde Forbindelsen mellem Østbornholm og Hovedstaden, og Virksomheden har været til uvurderlig Gavn for de østbornholmske Byer og deres Opland, hvilket bedst ses af den stadige Stigning i Godsmængde og Passagertrafik; ogsaa turistmæssigt har Rederiet haft Betydning.

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

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KUL-ANSEJNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULLEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

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

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

T. SHERBURN

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

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» 3/7, 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 KULGRUBER I FIFESHIRE

BURNTISLAND

E. von MEHREN & CO.

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

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 SKIBSMÆGLERE Repræsentanter for det britiske Marineministerium
og den kgl. italienske Marine Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

A A R S R E S U L T A T E R

Dampskibsselskabet af 1912.

Under Ledelse af Højesteretssagfører *Stein* har »Dampskibsselskabet af 1912« afholdt Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, *A. P. Møller*, aflagde Beretning.

Sejladsen havde paa mange Punkter været uheldig, og Selskabet havde lidt et ikke ringe Tab ved en for sømmelig Maskinmester, der havde ladet Kedlerne forfalde. Naar man foreslog 12 pCt. i Udbytte, var det, fordi man mente, at Aktionærerne i et saa godt funderet Selskab burde have en passende Rente, saa vidt det var muligt. Efter det nye Aktielovudkast vilde Udbyttet ikke være lovligt, og han saa ingen anden Udvej end at danske Aktieselskaber maatte træde i Likvidation, for at genvinde Retten over henlagte Midler, hvis en saadan Lov bliver til Virkelighed. Status var god, man ejede Tonnage, gennemsnitlig under 5½ Aar til en Anskaffelsespris af ca. 24 Mill. Kr. med en Aktiekapital paa 4 Mill. Kr.

Flaadern var i 1925 forøget med 3 Dampere paa tilsammen 7,600 Tons og et Dieselskib paa 8,000 Tons, hvis Anskaffelsespris paa Grund af Kronestigningen nu var langt over Værdien paa Verdensmarkedet. Regnskabet viste med Saldo fra forrige Aar, 388,000 Kr., et Overskud paa 1,109,000 Kr., hvoraf Aktionærerne faar 480,000 Kr. eller 12 pCt., medens 300,000 Kr. henlægges og 329,000 overføres til næste Aar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Vekslerer *Hugo V. Michaelsen* takkede Rederen for Regnskabet og for de altid gennemførte Konsolideringsbestræbelser.

Paa Forespørgsel oplyste Rederen, at »Emma Mærsk« iaar var solgt for 1,650,000 Kr., medens Anskaffelsesprisen var omtrent 2½ Mill. Kr., opgjorde man derimod Prisen i Sterling, havde man omtrent faaet, hvad man havde givet for den. Der var ikke kontraheret nye Skibe, men man overvejede Muligheden heraf.

Til Kommitteret genvalgtes Direktør *Robbert*.

Dampskibsselskabet „Botnia“.

Dampskibsselskabet »Botnia« har afholdt sin ordinære Generalforsamling. Direktør *Eskildsen* aflagde Beretning og Regnskab.

Skibene har givet et Driftoverskud af 24,169 Kr., men dette har ikke kunnet dække Renter, Administration o. s. v., og der blev til Slut et Underskud paa 20,024 Kr., som overføres til næste Aar.

I de Maanedere af 1924 havde Skibene indsejlet brutto 647,000 Kr. mod 493,000 Kr. i hele det næste Aar. Den væsentligste Aarsag var Kronestigningen.

Regnskabet godkendtes. Til Bestyrelsen genvalgtes Konsul *Andresen*.

Dampskibsselskabet „Traffic“

har afholdt Generalforsamling.

Konsul *Fisker* aflagde Beretning og Regnskab. Selskabets eneste Damper »Vesterhavet« havde været charteret i seks Maanedere, derefter i fri Fart. Aaret slutter med et Underskud paa 9,160 Kr., som dækkes af Reservefondet. De fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte.

Dampskibsselskabet „Skandia“

har afholdt Generalforsamling. Skibsreder *Erlandsen* aflagde Beretning og Regnskab.

Regnskabet viser et Nettooverskud paa 45,352 Kr., der fordeles med 32,500 til Reservefondet, 7,000 til Rederen, 1,500 til Bestyrelsen, 400 til Revisorerne og 3,952 Kr. overføres til næste Aar.

HAVNE- OG BROTKASTER I SØNDERBORG

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 13. d. M. tilskrevet Sønderborg Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 9. December f. A. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet og Ministeriet for Industri, Handel og Søfart og med Gyldighed fra 1. December f. A. herved følgende Ændringer i den under 9. Oktober s. A. approberede for Femaaret 1925—30 gældende Havne- og Brotakst for Sønderborg Havn:

Punkterne II. A. 5. B. (Varer i Omladningstilfælde), II. A. 6. k. og 1. udgaar.

I Punkt II. A. 6. a. udgaar: »undtagen i Omladningstilfælde; i saa Fald betales efter Punkt II. A. 5. B., jfr. II. A. 6. 1.«

I Afsnit II. A. 6. indføjes herefter saalydende nyt Punkt k: »Varer, der overlosses eller omlades direkte fra Skib til Skib.

For saa vidt det Fartøj, hvortil Omladningen skal ske, ikke befinder sig i Havnen eller af anden Aarsag ikke straks kan modtage Varerne, kan disse oplægges paa Havnens Grund (dog ikke uden særlig Tilladelse af Havneudvalget i lukket Skur eller andet Pakhus end Toldpakhuset) i 7 Døgn efter Udlosningen, uden at dette medfører Afgiftspligt, forudsat at de ikke i den Tid er undergaaede nogen Forarbejdning. Dog maa Anmeldelse om Omladning være sket inden de vedkommende Varers Oplosning.«

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. APRIL 1926.

London	18,57	Madrid	54,20
New York	383,00	Amsterdam	153,65
Berlin	91,05	Stockholm	102,55
Paris	13,55	Oslo	82,25
Antwerpen	14,40	Helsingfors	9,64
Zürich	73,80	Prag	11,34
Rom	15,55	Wien	54,10

POSITIONSLISTE PR. 6. APRIL 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, oplagt i København siden 20.1.26.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
s.s. *Alfa*, ank. Dunston 1.4.

s.s. *Algarve*, Sundvig, oplagt i København 2.3.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Baltimore Md. 20.3.
s.s. *Anna*, ank. København 3.3.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Key West 30.3.
s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Yokohama 1.4.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. South Dock 28.3.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Afrika 29.3. til Dunkirk.
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Macassar 6.4.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Methil 4.4.
s.s. *Åxel*, oplagt i København.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filiaalkontor: HANGÓ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

B

s.s. *Beira*, oplagt i København 8.12.25.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Nantes 3.4. til Cardiff.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Liverpool 5.4.
 s.s. *Bjarke*, afg. Aalborg 3.4. til Danzig.
 s.s. *Bodil*, ank. Abo 6.4.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 28.3.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Astoria Ore 30.3.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Norfolk Vir. 5.4.
 s.s. *Bothal*, Larsen, pass. Brunsbüttel 2.4. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Stettin 31.3.
 s.s. *Brasilien*, Brock, oplagt siden 25.3.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Murmansk 23.3.
 s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. København 3.4.
 s.s. *Britta*, ank. Abo 3.4.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Mollerup, ank. Tampico 27.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Rut.
 s.s. *Carmen*, ank. Hangö 1.4.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Carante 6.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Dieppe 27.3.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Tyne Dock 1.4. til Oran.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Caibarien 21.3.
 s.s. *Cyril*, Borck Clausen, ank. St. Nazaire 3.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. l'Estaque 3.4.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Pensacola 31.3. til Italien.
 s.s. *Danefelt*, Jørgensen, ank. København 2.4.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Blyth 1.4.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Nordenham 12.3.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Danzig 2.4.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Baltimore Md. 1.4.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Port Talbot 1.4.
 s.s. *Ebba*, ank. Barcelona 4.4.
 s.s. *Ebro*, oplagt siden 27.3.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Aarhus 2.4.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Libau 31.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Gibraltar 31.3.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Aalborg 30.3. p. R. t. Gdynia.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Køge 1.4. p. R. t. Seaham.
 s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Imminghan 3.4. p. R. t. Aabenraa.
 s.s. *Erik*, Kulhulk i København siden 8.3.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Tyne 27.3.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Dakar 6.4.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Seaham 3.4. p. R. t. København.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Abo 5.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Palamos 3.4. til Heysham.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske Pladser.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Gibraltar 3.4. p. R. t. Genoa.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbhvn.-Fr.havn og Kbhvn.-Aalborg Rut.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. København 30.3.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Galveston 2.4.
 s.s. *Fredensbro*, Schröder, pass. Ushant 22.3. p. R. t. San Juan.
 s.s. *Frederik VIII*, henligger i København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Swansea 1.4.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Nørresundby 2.4.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. København 2.4.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. København 23.3.
 s.s. *Gunver*, afg. Grao 2.4.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Bordeaux 23.3.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, oplagt i København 13.3.

N. V. Stoomsleeplienst »MAAS«

Telegram-Adr.: *Direktør: J. BURGER*
 Sleepmaas **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:
 Terwenakker, 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikgade 57
 Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410
 Telegr.-Adr.: »Jecofes«

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

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** TELGR.: »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
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

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

^A/_B **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. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, pass. Hirtshals 3.4. p. R. t. London.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. New York 17.3.
 s.s. *Hans Tavsén*, Jørgensen, ank. København 7.4.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, ank. København.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Abo 3.4.
 s.s. *Helga*, afg. Antwerpen 4.4.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. København 1.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hroar*, Ankersø, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Boulogne 3.4.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Colon 4.4.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Genua 3.4. til Rufisque.
 s.s. *Inger*, ank. Hangö 30.3.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Boston 5.4.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Valencia 5.4. p. R. t. London.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Seattle 29.3.
 s.s. *Jenny*, afg. Gaudia 27.3.
 s.s. *Johanne*, afg. Methil 1.4.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Swansea 1.4.
 s.s. *Joscy*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Junghoved*, Horn, afg. Galveston 29.3.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 15.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, Charleston 4.4.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Ghent 5.4.
 s.s. *Karla*, afg. Valencia 3.4.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, oplagt i Kbhvn. siden 2.3.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Perim 2.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i København 2.3.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Esbjerg 27.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Antilla 2.4.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Danzig 5.4.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 25.3.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Bathurst 25.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Grangemouth 1.4.
 s.s. *Lillian*, ank. Hangö 4.4.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart Kbhvn.-Limfjordsstation.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Korsør 3.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bremen 27.3.
 s.s. *Marie*, ank. Cardiff 4.4.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aalborg 2.4.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Tyne Dock 19.3. til Secandi.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Livorno 25.3. til Swansea.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, afg. Troon 27.3.
 s.s. *Møen*, Madsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Casablanca 31.3.
 s.s. *N. Z. Ohlsen*, Jensen, ank. Fredericia 1.4. p. R. t. Boston.
 s.s. *Nancy*, ank. København 4.4.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Nakskov 24.3.
 s.s. *Nautik*, ank. Abo 3.4.
 s.s. *Neptun*, ank. Burriana 1.4.
 s.s. *Nerma*, ank. Hangö 5.4.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Marseilles 5.4.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Antwerpen 1.4.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Madeira 3.4.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Durban 1.4. til Singapore.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 4.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, henligger i København.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Teneriffe 15.3.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Dunkirk 4.4.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Cardiff 3.4.
 s.s. *Pacific*, Andersen, ank. Harburg Elbe 31.3.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne 18.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Phania*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Aalborg 27.3.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, oplagt.

R

s.s. *Randi*, ank. Newport 1.4.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Beachy Head 31.3.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. København 3.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Vejle 30.3.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Swansea 1.4.

S

s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 5.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 4.4. til Aarhus.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Glasgow 31.3.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Faaborg 2.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 27.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 2.4.
 s.s. *Skinfaæ*, Ankersen, afg. Kbhvn. 6.4. til Danzig.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. København 2.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berndsen, afg. Kenitra 31.3.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. København 6.4.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. København 2.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 29.3.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Oran 27.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Swava*, Christensen, ank. Aarhus 3.4.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Cardiff 4.4.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Antwerpen 2.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Hampton Roads 18.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, pass. Finisterre 2.4.
 s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Sydney 30.3.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.3.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 3.4. til København.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 25.3.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 27.3. til Bremen.
 s.s. *Venus*, Andersen, ank. Boston 2.4.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Svendborg 3.4.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New York 31.3.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbhvn. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Newport Mon. 6.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 28.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Freeport 29.3.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), oplagt siden 27.1.26.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Swansea 29.3.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
 HANS GADE

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

Telefon 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE

MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

WILTON, ROTTERDAM

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

VØLUND

RAAOLIE MOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

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-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 VARE · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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

J·E·GRANZOW

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

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klasses

**BUNKERKUL · &
OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klasses

**STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE**

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER

**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Redar:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmald"
Amaliegade 30

A.P. MØLLER

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING
DAMPSKIBSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE
SKIBSBYGNINGStats-Telefon: 33 · Telefoner: 514 (Omst. til samtlige Afdelinger)
Telegram-Adresse: »MERSK«

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 8430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"
A/S DAMPSKIBSELSKABET
ORION

J. LAURITZEN'S

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

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

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København
Skibsbundfarve, Lastefarver etc.
fra Th. Høeg
HAMBURG

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS- ANSTALTEN

PEDER SKRAMSGADE 1 · KØBENHAVN K

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.

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 TaktA/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

I FREDERIKSHAVN

provanteres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. · N. Mogensen

Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
Skibshandel

C. V. PETERSEN, SVENDBORG

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 16

FREDAG 16. APRIL 1926

33. AARG.

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

VI FAAR FOR LIDT FOR VOR KRONE

Den udenlandske Spekulation har hjulpet saa brødt til at bringe vor Krone i Nærheden af Pari. Naar vi har tilbagelagt de sidste smaa Skridt, der virkelig bringer den i Pari, vil Udlandet ophøre at have denne kærlige Interesse for os — med mindre Spekulanter derude vil begynde at baisse Kronen for at tjene noget *both ways*. Saa kommer den ikke letteste Del af vor »bevidste Valutapolitik« — at holde Kronen i Pari. Det vil ikke blive saa nemt, eller rettere det bliver meget svært. Sagen er den, vi faar for lidt for vor Krone; den køber ikke nok af de daglige Fornødenheder og Luksusartikler, vi mener ikke at kunne undvære. Vi skal ikke sammenligne vor Mønts Købeevne med Lav-Valuta-Landenes Møntsorter. Men en Mark, som dog kun er 91 Øre i danske Penge, køber i Tyskland betydeligt mere end en Krone her. Det samme gælder den engelske shilling, og en dansk Husmoder i Helsingør kan med meget stor Fordel om Lørdagen tage over Sundet og gøre sine Ugeindkøb til Husholdningen, have sin Rejse og Fortæring gratis og nogle Kroner paa Kurven i Tilgift. Vi regner endnu med Krigens svimlende Detaillist-Fortjeneste og kører stadig paa det elendigste af alle Handelsprincipper: lille Omsætning, stor Fortjeneste. Vi tvivler ikke om, at den enkelte Detaillist ikke tjener for meget, maaske daarligt nok kan hutle sig igennem Tilværelsen. Sagen er den, at der er altfor mange af dem. Hvert nyt Ejendoms-Kompleks, der opføres, forøger Butikkernes og Detaillisternes Antal. Til ingen Verdens Nytté, fordi der i Forvejen var for mange Handlende i Kvarteret. Det skulde ikke undre os, om der idag er dobbelt saa mange Butikker i København som før Krigen. Den deraf følgende stærkere Konkurrence maa dog tvinge Priserne ned, vil de mere naive indvende. Dette er imidlertid ikke Tilfældet. Paa de allerfleste Varer hviler Prisaftalernes Embargo, og Resultatet er bare den ringere Omsætning, Profit-Procenten er uforandret. For et Samfund, hvis Eksistens er betinget af Produktion, rummer det naturligvis en ikke ringe Fare, at Distributionen oplsluger et altfor stort og stedse voksende Antal af Befolkningen. Da navnlig, naar samme Samfund i Forvejen beskæftiger alt for mange i andet ikke-produktivt Arbejde, vi tænker her navnlig paa Centraladministrationen og Statens og Kommunernes forskellige Virksomheder.

Staten giver, vi var lige ved at sige som sædvanlig, et meget daarligt Eksempel. Vore Statsbaner er alt for dyre med deres Billetpriser og Fragttakster og giver alligevel ikke Overskud trods skattefri Konkurrence med andre Transportmidler — Aarsagen er selvfølgelig den, at Personellet er unaturligt stort. For Postvæsenets Vedkommende gælder det samme. Et Brev vejende 20 Gram fra Danmark til Udlandet kostede indtil fornylig 40 Øre, nu er Taksten nedsat til 30. Men fra England til Danmark koster et Brev af denne Vægt kun 19.36 Øre, fra U.S.A. endnu mindre, nemlig 19.1, fra Tyskland 22.8, o.s.v. Alle Lande, med Undtagelse af Norge, er billigere, meget billigere i deres

Portokrav end vi. I Sverige, der er det næstdyreste Land i saa Henseende, er Portoet godt 25 Øre for det omtalte 20 Grams Brev. De indenlandske Posttakster er ogsaa dyrere her end andetsteds. I U.S.A. sender man et 20 Grams Brev for 7.6 Øre, i England for 11.6 Øre, i Tyskland for 9.1 Øre, medens vi vedblivende betaler 20 Øre. Selv Norge er billigere end vi; dér koster det »kun« 16.8 Øre.

Disse høje Posttakster er naturligvis en utaalelig og meningsløs Byrde for Erhvervslivet herhjemme, hvis Virke i de udenlandske Markeder ogsaa hæmmes af de urimeligt høje Telegramtakster. Det er saaledes 50 Procent dyrere for danske Erhvervsdrivende at telegrafere herfra til Storbritannien, end det er for britiske Erhvervsdrivende at telegrafere til os. Og det er 26 Øre billigere pr. Ord at lade et Telegram fra København til New York transmittere i London end at sende Telegrammet direkte herfra. Manglende Plads forbyder os at give en Række andre grelle Eksempler paa et Misforhold, som vi ikke kan være bekendt, og som burde redresseres øjeblikkelig.

DE DANSKE PROVINSHAVNES TAKSTER

Der var, skriver det ansete engelske Fagblad *Fair-play*, for kort Tid siden megen Tale om de store Udgifter, der løb paa, naar der skulde losses i to eller flere danske Havne, og The Baltic and White Sea Conference rejser nu atter Spørgsmaalet og opgiver følgende Enkeltheder om Havneafgifter og Losningsudgifter for Oliekager fra Sortehavet i 4 danske Havne:

Havn	Tons	Havneafgifter	Losningsudgifter
Esbjerg	1,505	£148.13. 7	£172. 5.10
Aarhus	2,341	209.12.11	275. 2. 0
Vejle	801	137. 0. 8	88. 8.10
Kolding	977	128. 1. 1	118. 3. 1
	5,624	£623. 8. 3	£653.19. 9

Der anvendtes ialt 27 Dage til Losning og Flytning fra Havn til Havn, og Udgifterne androg ialt £1,277.8.0. Tillægsfragten var 9d. pr. Ton for hver ekstra Havn, eller 2/3 for de tre Havne, hvilket lige har dækket Havneafgifterne. Rederne maa derfor for at være dækkede forlange mindst 1/- Tillægsfragt for hver ekstra Havn.

UDSIGTERNE FOR SKIBSFARTEN

Der er ikke noget saa galt, at det ikke er godt for noget, siger et gammelt Ord, hvis Sandhed bekræftes af nogle Udtalelser, som Præsidenten for The Chamber of Shipping of the United Kingdom, Right Hon. *Walter Runciman*, nylig har fremsat.

Ingen, der gør sig den Ulejlighed at sammenligne sidste Aars Fragter med dette Aars, tør sige, udtaler Mr. Runciman, at der er noget som helst Tegn til en øjeblikkelig Bedring af Udsigterne for britisk Skibsfart. Fragtrate-Tallene viser et betydeligt Fald i Løbet af det sidste Aar, saaledes at Fragterne paa nogle vigtige Markeder nu kun andrager 50 pCt. af, hvad de var ved denne Tid sidste Aar. Tager man samtlige

Fragtmarkeder under et, viser det sig, at de nu kun er 5-6 pCt. over Gennemsnittet for 1913, og hvis den nuværende nedadgaaende Tendens fortsættes, vil de snart være under Niveaueet for Krigen trods den store Forandring i Pengenes Værdi. Leveomkostningerne er gaaet i Vejret, og alle Udgifter, maaske med Undtagelse af Udgifterne til Forsikring, er højere end for 12 Aar siden. At sige, at de med Driften af Fragtbaade forbundne Udgifter er 88 pCt. højere end før Krigen, er ikke nogen Overdrivelse, det er i Virkeligheden for lavt sat. Lønninger, Forsyninger, Havneafgifter, Reparationer etc. er alle højere, og Rederne kan ikke ret længe vedblive at drive Skibsfart under saadanne Forhold.

Der er imidlertid et Lyspunkt. Naar Fragterne er saa overordentlig langt nede, bidrager det lave Fragtniveau til at stimulere Handelen. Varer og Produkter, som Købmændene ikke havde Raad til at lade transportere fra en Del af Verden til en anden, medens Fragterne var høje, kan nu placeres til saa lave Priser, at de kan finde Købere paa utallige Markeder, paa hvilke de ikke kunde komme ind, da c.i.f. Omkostningerne var høje. Billige Varer tiltrækker Køberne og udvider Salgsomraadet, og jo mere dette udvides, desto hurtigere vil der komme Liv i Verdenshandelen.

Jeg er derfor af den Mening, at det frygtelige og langvarige Fald i Fragterne i sig selv indeholder Spiren til en Bedring af Forholdene. Saneringen vil komme tidligere eller senere, og hvis der ikke kommer et Sammenbrud i vort industrielle Liv, vil den komme snart. Saafremt Europa, der er Verdens største Center for Handel, hurtigt kan genvinde sit gode industrielle og kommercielle Helbred, vil det atter som tidligere blive Verdens største Køber.

Selv om jeg giver Udtryk for disse Forhaabninger, kan jeg dog ikke sige, at Tegnene herpaa endnu er synlige. Der er Basis for dem, men heller ikke mere endnu. Det kan være meget rart, at den indenrigske Handel viser glimrende Resultater. Men Skibsfartens Mænd kan nu en Gang ikke have nogen særlig Interesse i Foretagsomhed, hvor vellønnende den end er, der hviler paa Princippet at leve af at vaske hinandens Snavsetøj. De ved af Erfaring, at det er den udenrigske Handel, Nationen skal bygge paa. Derfor holder vi ud i Haabet om bedre Tider, og hvis vi kan klare os 3-4 Aar endnu, vil vi have overvundet Krisen. Vi har intet eller mindre end intet at juble over endnu, og det vilde være vel, om de, der sidder inde med Magten, vilde stille sig forstaaende overfor den frygtelige Krise, vi maa gennemgaa i disse haarde Tider.

MOTORSKIBET KONTRA DAMPSKIBET

Vi er i den senere Tid gentagne Gange kommet ind paa Spørgsmaalet: Motorskibet kontra Dampskibet og har fremhævet, hvorledes Motorskibet som Følge af dets større Lasteevne og billigere Drift stadig vinder fremad, saaledes at der endog nu i England, hvor man hidtil har stillet sig meget skeptisk overfor Motorskibet, bygges flere Motorskibe end Dampskibe.

Det er i denne Forbindelse ganske interessant at se, hvilket Resultat en engelsk Ekspert, Mr. W. J. Lovett kom til i et Foredrag, han holdt paa et Møde i the Institution of Naval Architects i England over dette aktuelle Emne i Slutningen af Marts. Mr. Lovett hævder, at naar Kul kan holdes nede i en Pris af 15/- eller derunder pr. Ton, vil langsomme Dampere, der sejler paa korte Ruter fra England, være i Stand til at konkurrere med Motorskibene paa deres nuværende Udviklingsstrin. Mr. Lovett fremfører sluttelig følgende Betragtninger angaaende Driften af de to Typer Skibe:

1) De enorme Udgifter for Stuvning af Skibe paa korte Rejser giver Indretningen af Last- og Lossegrejer en overvældende Betydning.

2) Tilsyneladende vil det betale sig for Rederne helt eller delvis at bære Forsikringsbyrden selv.

3) Forholdet mellem Prisen paa Kul og Olie er saaledes, at en Ændring i Kulprisen paa 1/- kræver en Ændring i Olieprisen paa 3/-, men en lav Kulpris er mere fordelagtig for Dampskibsrederen end et fast Forhold mellem Kul- og Olieprisen.

4) Det koster forholdsvist langt mindre at have et Skib paa lange end paa korte Rejser.

5) Indenfor snævre Grænser er en Hastighedsforøgelse ikke saa kostbar, at den berører Fragtraten.

6) Det er ikke synderligt dyrere at lade et Skib sejle med fuld Last ud og hjem end ballastet ud og med fuld Last hjem.

7) Der er en økonomisk Hastighed for Rejser af enhver Længde, og denne Hastighed er ikke nødvendigvis den laveste, men den er højere for Motorskibet end for Damperen.

8) For meget rummeligt byggede Skibe, vil en Reduktion af Blok-Koefficienten antagelig resultere i billigere Transportudgifter.

9) Motorskibet er mere økonomisk end Damperen paa lange Rejser og med større Hastigheder, og Vindingen er større, naar fuld Last ikke kan opnaas; men kan Kul faas til 15/- pr. Ton, er Damperen i Øjeblikket mere økonomisk end Motorskibet, naar det drejer sig om korte Rejser fra England.

10) Under visse Forhold, naar et Skib afgaar i Ballast for at hjemføre en Ladning, vil Tramp-Damperen med fulde Kul-Bunkers og med Ballasttankene fulde stikke dybere og være mere sødygtig end Motorskibet under lignende Forhold.

MASKINMESTRENS FORMAND

Hr. K. A. Rasmussen, Formanden for Maskinmestrenes Forening, har tilskrevet os og protesteret imod følgende Citater fra vor Artikel under Overskriften »Maskinmester Fantasier« i *Søfarts Tidende* for 2. April:

»Paa Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Generalforsamling sidste Uge blev Generalkonsul Johan Hansens kloge Betragtninger over Aarsagerne til de daarlige Tider indenfor Skibsfarten afbrudt af nogle ubeherskede Bemærkninger af Formanden for Maskinmestrenes Forening, H. K. A. Rasmussen.«

»Den paafølgende Dag fremturedede Hr. Rasmussen i *Berlingske Tidende* med nogle hasarderede Sammenligninger mellem de maanedlige Udgifter i et norsk og et dansk Skib.«

Man kan ogsaa gøre Hr. Rasmussen Uret. Formelt har han i dette Tilfælde Ret, og derfor giver vi med Glæde denne Berigtigelse. Han afbrød selvfølgelig ikke Generalkonsul Johan Hansens Betragtninger, han brød dem med sine Paastande, eller for at bruge Hr. Rasmussens egne Ord »anmodede jeg paa almindelig parlamentarisk Vis om Ordet og fremsatte en rent saglig Imødegaaelse af Beretningens Bemærkninger om Konflikten i 1925 og de Søfarendes Lønforhold, Pensionskassen m. m.«. Det var heller ikke den paafølgende Dag, men to Dage før Generalforsamlingen, at Hr. Rasmussen i *Berlingske Tidende* fremsatte sine Sammenligninger mellem Udgifterne i norske og danske Skibe.

I sin Skrivelse kommer Hr. Rasmussen — sikkert af gode Grunde — ikke ind paa sin Paastand om, at Maskinmestrene ombord er daarligere stillet end deres Kolleger i Land — en Paastand, som vi modbeviste med Tal, man ikke kunde komme uden om.

BRITISK ELLER AMERIKANSK KONTROL

Det meddeles, at britiske Interesser for Tiden fører Forhandlinger med det Formaal at opnaa Kontrol over The International Mercantile Marine Company, og at Mr. P. A. S. Franklin, Selskabets Præsident er afrejst til England den 10. ds. om Bord paa Damperen »Belgenland«. Det er selvfølgelig vel kendt, at saadanne »Interesser« i nogen Tid har

ønsket at købe »White Star Linjen« og andre britiske Baade, der ejes af The International Mercantile Marine Company. Der skal imidlertid endnu ikke være noget definitivt afgjort. Det vil maaske huskes, at Lord *Kylsant* i 1918 traf en Overenskomst om Køb af alle disse »Interesser« for 128,500,000 Dollars eller 25,700,000 £, men Præsident *Wilson* standsede Salget. Som Forholdene udviklede sig, var dette heldigt for England og uheldigt for The International Mercantile Marine Company, thi Priserne var da eventyrlige, og Fortjenesten har i den senere Tid end ikke kunnet dække Afskrivningerne. I 1924 androg Fortjenesten f. Eks., efter at der var afsat 2,575,964 Doll. til Forrentning men intet til Afskrivning, kun 3,368,926 Doll., medens Afskrivningerne krævede 5,756,207 Doll., og Resultaterne for 1922 og 1923 var omtrent de samme. Selskabets britiske Interesser er følgende:

		Samlet Kapital	Ejet af International Company
Oceanic Steam Nav. Co...	Alm.	5,000,000	5,000,000
Frederick Leyland & Co...	Pref.	1,414,350	1,409,140
	Alm.	1,200,000	1,200,000
Atlantic Transport Co....	Alm.	1,000,000	1,000,000
Shaw, Savill and Albion Co.	Pref.	195,375	500
	Alm.	195,375	86,500
George Thompson & Co...	Pref.	150,000	148,829
	Alm.	50,000	50,000
Administration		50,000	50,000
		9,255,100	8,944,969

Selskabets samlede Tonnage den 31. December 1924 androg 1,072,851 Bruttotons.

Det har en indbetalt Kapital paa 51,725,000 Doll. i Præferenceaktier, paa hvilke 55½ pCt. i Dividende var ubetalte den 31. Dec. 1924, 49,871,800 Doll. i ordinære Aktier, paa hvilke der aldrig er betalt Dividende, og naar hertil føjes 5,804,480 Doll. Obligationer tilhørende The Oceanic Steam Navigation Company, skyldtes der i Obligationer etc. 44,105,480 Doll. Paa Basis af de Kurser, der nylig er noterede i New York var Præferenceaktierne værd ialt 22,950,000 Doll. og de ordinære Aktier ialt 4,800,161 Doll. eller tilsammen 5,700,000 £ indbefattende Værdien af Selskabets amerikanske Interesser, der selvfølgelig ikke vilde blive købt af et britisk Selskab.

KUN SPANSKE BUNKERS

Under 28. Februar har den spanske Regering udstedt et Dekret, hvorved Anvendelse af spanske Kul paabydes. Paabudet omfatter Industrien, Jernbaneselskaberne, Flaaden med Undtagelse af dens hurtige Skibe, Handelsskibe i spansk Kystfart og i international Kystfart, d. v. s. i Fart paa europæiske Havne og nordafrikanske Middelhavs- og Atlanterhavshavne, undtagen i de spanske Frihavne (de Kanariske Øer og Ceuta).

Jernbaneselskaberne kan dog anvende indtil 15 pCt. udenlandske Kul til Eksprestog og indtil 10 pCt. til andre Tog, og industrielle Virksomheder, der af tekniske Grunde ikke kan nøjes med de spanske Kul, tillades det ligeledes at anvende en vis Procentdel udenlandske Kul.

Alle Kontrakter, indgaaede forinden Dekretet blev offentliggjort, skal dog staa ved Magt og respekteres.

Hvis den spanske Regering ønsker at tvinge spanske Borgere til at bruge spanske Kul, bliver det selvfølgelig en Sag dem imellem, men Bestemmelsen om, at Skibe i international Kystfart skal bruge spanske Kul, hvis de ønsker at tage Bunkers i spanske Havne, angaar i højeste Grad de udenlandske Redere, og det nye Dekret har da ogsaa, efter hvad vi erfarer, øjeblikkeligt fremkaldt en Protest fra den britiske Ambassadør i Madrid, ligesom de britiske Kulfirmaer i Spanien i Anledning af Dekretet har sendt en Protest til Chamber of Shipping of the United Kingdom og til The International Chamber of Commerce.

Disse Institutioner vil utvivlsomt gøre de spanske Myndigheder opmærksomme paa det urimelige i Indførelsen af saadanne Bestemmelser, alene af den Grund, at de spanske Kul, hvad der jo ogsaa fremgaar af de Dispensationer, Dekretet giver med Hensyn til Flaadens Skibe, Jernbanerne og Industrien, ikke er egnede til Anvendelse i moderne Skibsmaskiner.

Man synes i visse Kredse i England at være af den Anskuelse, at en tidligere indgaaet engelsk-spansk Overenskomst, hvorefter Indførsel af 750,000 Tons britiske Kul aarlig til halve Toldafgifter er tilladt, sættes ud af Kraft ved dette Dekret, men en Henvendelse til den britiske Regering har dog ikke bekræftet denne Opfattelse. Det udtales nemlig udtrykkelig i Overenskomsten, at Spanien kan tillade Indførslen af 750,000 Tons britiske Kul aarlig til halve Toldafgifter, men dette er ikke ensbetydende med, at det nævnte Kvantum skal indføres. Spanien kan træffe hvilke Bestemmelser, det vil, med Hensyn til den Udstrækning, i hvilken udenlandske Kul kan benyttes.

Hvorvidt Dekretet i Længden vil faa nogen alvorlig Betydning for Englands Kuludførsel til Spanien, anses af nogle Eksportører for højest problematisk i Betragtning af de spanske Kuls ringe Kvalitet.

Det er en kendt Sag, at spanske Mineejere for nogen Tid siden har opfordret Regeringen til at opmuntre til Benyttelse af spanske Kul i større Udstrækning. Under Krigen var Spanien henvist til sine egne Hjelpekilder, hvad Kulforsyningen angik, men da Krigen var forbi, genoptoges Indførslen af britiske Kul atter i stor Udstrækning, og skønt der blev indført et Præmiesystem til Fremme af den spanske Kulindustri, bedredes Forholdene for denne dog ikke væsentlig. Kullenes Kvalitet har stillet sig hindrende i Vejen for, at de har kunnet vinde almindelig Udbredelse, og det menes almindeligt, at de er ganske uegnede for Udvinding af Gas.

Det spanske Kuldekret har vakt megen Interesse i Newcastle, og det menes, at man i Skibsfartskredse ikke i tilstrækkelig Grad er opmærksom paa Spørgsmalets Betydning. En af de ledende Kuleksportører i Newcastle, der i Øjeblikket opholder sig i Spanien, har sendt Handelskamret i Newcastle et Brev, hvori han bl. a. udtaler:

Jeg vilde ønske, at man i Newcastle vilde beskæftige sig med dette Kuldekret. De fleste Kulimportører her mener, at det vil betyde en Nedgang i Importen af mindst 50 pCt. Jeg har talt med Importører og Forbrugere i Barcelona, og de er alle Modstandere af Dekretet, og det er alle i Spanien, Provinsen Asturia undtagen. I Barcelona spørger man mig: Hvad agter England at gøre? Spiller det ikke nogen Rolle at miste et Marked? Det kunde meget let undgaas, hvis England selv vilde. Man behøver blot at true med at lukke for Valencia Appelsiner. Og naar jeg svarer, at den britiske Regering anser Spørgsmaalet for at være et indre spansk Spørgsmaal, udtaler de, at dette ikke passer, men at Sagen ikke interesserer den britiske Regering. En tidligere Minister hævdede det samme overfor mig og tilføjede, at Sagen end ikke havde været nævnt i Underhuset. I Spanien er Interessen langt større for Spørgsmaalet. Seks forskellige Deputationer har haft Foretræde for Ministeren for at protestere mod Dekretet. Man skulde synes, at de britiske Skibsredere maatte være interesserede i Sagen, da de, hvis Dekretet ophøjes til Lov, ikke vil kunne faa andet end spanske Kul i spanske Havne, og Prisen vil blive højere end i Øjeblikket.

Antel G. P. K.

S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i nedenanførte Sag rejst af Firmaet *Petersen & Jensen*, Svendborg, mod *Det Dansk-Franske Dampskibsselskab*. Sagens Omstændigheder er følgende:

Ved Certeparti af 2. Juni 1925 fragtedes den de Sagsøgte Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S tilhørende Damp-er »Halland« til at føre en Ladning Oliekager til fire gode danske Havne. Certepartiet indeholdt Bestemmelse om, at Modtagerne skulde aftage Ladningen ved Skibets Side, saa hurtigt som Skibet kunde levere. Overliggedagsgodtgørelsen var fastsat til 15 £ pr. Dag eller pro rata for hver en Del af en Dag, og dernæst var det bestemt, at Kaptajnen skulde benytte Købmandens Stevedor efter sædvanlig Takst (The Captain to employ merchant's stevedore at current price).

Blandt Ladningsmodtagerne var Sagsøgerne, Firmaet Petersen & Jensen, Svendborg, der skulde have ca. 200 Tons Oliekager. Skibet meldte sog losseklar i Svendborg den 1. Juli Kl. 8½ Formiddag, og Losningen begyndte, efter hvad der mellem Parterne er Enighed om, Kl. 11 Formiddag samme Dag. Ifølge Certepartiet begyndte Lossetiden at løbe den 1. Juli Kl. 1 Eftermiddag. Skibet havde to Lastrum med to Luger i hvert, og der kunde saaledes losses med 4 Gængs Mandskab. Paa Grund af manglende Arbejdskraft blev der imidlertid kun losset med 2 Gæng, og Udlosningen var først tilendebragt den 2. Juli Kl. 11 Eftermiddag. Rederiet gjorde nu gældende, at Risikoen for, at der ikke var skaffet tilstrækkeligt Mandskab til Skibets Lossegrejer, maatte paahvile Modtagerne, og idet det hævdede, at Udlosningen med fuldt Mandskab kunde være tilvebragt paa ialt 4 Timer, forlangte det Overliggedagsgodtgørelse for Tiden 1. Juli Kl. 5 Eftermiddag til

2. Juli Kl. 5 Eftermiddag	£15
og fra 2. Juli Kl. 5 Eftermiddag til 2. Juli Kl. 11 Eftermiddag	£11,5

Ialt £26,5,0,

hvilket Beløb Ladningsmodtagerne indbetalte til Skibets Mæglere med 634 Kr. 31 Øre. Senere har Sagsøgerne nedlagt Forbud mod Udbetaling af dette Beløb til Rederiet, og de har nu under nærværende Sag paastaet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S dømt til Betaling af nævnte Beløb 634 Kr. 31 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 16. Oktober 1925, til Betaling sker. Endvidere har Sagsøgerne paastaet sig tilkendt dels Omkostningerne ved Foretagelsen af Fogedforbudet 58 Kr. 80 Øre, dels Udgifterne ved et i Svendborg foretaget Skøn, 87 Kr., saaledes at det samlede paastævnte Beløb bliver 780 Kr. 11 Øre.

Subsidiært har Sagsøgerne gjort gældende, at det i hvert Fald er urigtigt, at Udlosningen kunde være tilendebragt paa 4 Timer. Allerede den 2. Juli lod Sagsøgerne paa Grund af Protest fra Kaptajnens Side optage Skønsforretning i Svendborg, og ifølge denne kunde Ladningen med fuldt Mandskab ved alle Gæng først være losset i Løbet af ca. 10 Timer. Herefter skulde Overliggedagsgodtgørelsen kun blive 5 £, og det Beløb, Sagsøgerne mener at have Krav paa at faa

tilbagebetalt, udgør i saa Fald 515 Kr. 81 Øre, foruden Omkostningerne ved Forbudet og Skøn.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundne mod Betaling af 189 Kr. 94 Øre, hvilket Beløb fremkommer ved, at Overliggedagsgodtgørelsen 634 Kr. 31 Øre, er udregnet fejlagtigt, Beløbet skulde kun være 444 Kr. 37 Øre. Subsidiært har de Sagsøgte paastaet sig frifundne mod Betaling af et af Retten fastsat Beløb.

Striden mellem Parterne drejer sig i første Række om Forstaaelsen af Udtrykket »The Captain to employ merchant's stevedore«, Sagsøgerne gør gældende, at denne Bestemmelse blot betyder, at Kaptajnen er bundet til at benytte en bestemt Mand, men at Bestemmelsen ikke forandrer de almindelige Risikoregler, ifølge hvilke Skibet har Risikoen for Ladningens Levering indtil Skibssiden. I nærværende Tilfælde er det ubestridt, at Grunden til, at Udlosningen skete saa langsomt, var, at der kun blev losset med 2 Gæng men dette Forhold maa det være Skibets Sag at faa ændret gennem Henvendelse til Stevedoren, og Skibet vil eventuelt kunne gøre denne ansvarlig, men ikke Ladningsmodtagerne. Skibet har herefter ikke Krav paa Overliggedagspenge.

De Sagsøgte hævder, at naar Forholdet er det, at Kaptajnen var henvist til at lade den Stevedor, som Sagsøgerne havde engageret foretage ikke blot den Del af Losningen, der normalt paahviler en Ladningsmodtager, men ogsaa den Del, som Skibet skal besørge, maa Følgen være at Sagsøgerne i det hele paatager sig Risikoen for at Losningen, saaledes som Certepartiet forlanger sker saa hurtigt, som Skibet kan levere. Det er givet, at Stevedoren ikke har været i Stand til at besørge Ladningen med fornøden Hurtighed, og Sagsøgerne bør derfor efter de Sagsøgtes Mening betale Overliggedagspenge.

Den ovenomtalte Bestemmelse i Certepartiet er uklar, for saavidt den intet udtaler om, paa hvis Risiko Stevedoren arbejder. Der ses imidlertid ikke at være nogen Nødvendighed for at opfatte Bestemmelsen som en Afgivelse fra den almindelige Hovedregel, at henholdsvis Skib og Ladningsmodtager bærer Risikoen for den Del af Arbejdet, der paahviler hver især. Naar dette er Tilfældet, maa det være Rederiets Sag at godtgøre, at Modtagerne skulde været indgaaet paa at overtage Risikoen for hele Losningsarbejdet. Da saadant Bevis imidlertid ikke er tilvebragt, vil Sagsøgenes Krav om Tilbagebetaling af Overliggedagspenge være at tage til Følge, uden at det bliver nødvendigt at komme ind paa Spørgsmaalet om Beregningen af Overliggedagsgodtgørelsen. Sagens Omkostninger findes de Sagsøgte at burde betale med 150 Kr., ved hvilket Beløb er taget Hensyn til de Sagsøgtes Udgifter ved Forbud og Skøn.

Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S, bør til Sagsøgerne, Firmaet Petersen & Jensen, Svendborg, betale 634 Kr. 31 Øre med Renter 5 pCt. p. a. fra den 16. Oktober 1925, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 150 Kr.

MOTORSKIBENES HASTIGHED OG VERDENSTONNAGEN

Den Stræben efter Opnaelse af større Hastighed, der i de senere Aar har gjort sig stærkt gældende ved Bygningen af Motorskibe, træder ogsaa tydeligt frem ved de store Ordre paa Motorskibe, der i Begyndelsen af dette Aar er indgivet saavel i England som paa Kontinentet. Hvad England angaar, skal samtlige de Fragt-Motorskibe, der er bestilt dér i Aar, med en enkelt Undtagelse, have en Hastighed af 13 Knob og derover i lastet Tilstand, og for mange af Skibene kræves der en Gennemsnits-Hastighed af 14 Knob. Navnlig de Skibe, der forsynes med Køleanæg, skal have en ikke saa lidt større Hastighed, end det tidligere var almindeligt ved den Art Skibe med Dampkraft, og denne Udvikling viser klart, at Motorskibes Hastighed ikke begrænses af Bunkervægten tilnærmelsesvis i den Grad, som Tilfældet var med Dampskibene.

Overgangen til større Hastighed, der ikke alene finder Sted ved helt store, men ogsaa ved mindre Skibe ved Overgang til Motordrift, vil antagelig i Tidens Løb faa en afgørende Indflydelse paa Verdens-Handelsflaadens Ydedygtighed. Naar et Motorskib af en vis Størrelse og en vis Bæreevne ikke alene har større Lasteevne men ogsaa større Hastighed, vil dets aarlige Transportydelse forøges paa to Maader, og

derved vil den sædvanlige statistiske Maalestok for Verdens-Handelsflaadens Ydedygtighed paavirkes. Hidtil har den endnu relativt lille Motorskibs-Flaadens Indflydelse i denne Retning været uden nævneværdig Betydning, men naar der ogsaa i Fremtiden i overvejende Grad bygges Motorskibe, kan Billedet forandre sig i Løbet af nogle Aar.

Medens saaledes Indførelsen af Motorskibet i Verdens-Skibsarten medfører større Ydedygtighed, maa man ved Bedømmelsen af Verdens-Handelsflaadens Størrelse ikke glemme at tage Hensyn til den oplagte Tonnage, der for en stor Dels Vedkommende allerede i flere Aar ikke har været i Virksomhed, og hvis Konkurrencedygtighed stadig formindskes, saa meget mere som Driftsudgifterne ved de nye Motorskibe gaar ned som Følge af den tekniske Udvikling.

Ogsaa i Aar vil iflg. *Werft, Reederei und Hafen* en Del af den amerikanske Statsflaadens Skibe blive hugget op, og det kan heller ikke undgaas, at en ret betydelig Del af Verdens-Handelsflaadens forældede Skibe — ialt ca. 2 Millioner Bruttotons — glider helt ud.

De tekniske Fremskridt betyder i denne Forbindelse Vanskeligheder for Rederen, idet de tvinger ham til hurtigere Afskrivning end Skibenes Tilstand egentlig skulde betinge.

HANDELSTONNAGE UNDER BYGNING

Lloyd's Register of Shipping har udsendt en interessant Oversigt over den i Øjeblikket under Bygning værende Handelstonnage (100 Bruttotons og derover), hvorefter der ved Udgangen af Januar Kvartal var 524 Handelsskibe med en samlet Bruttotonnage af 2,010,206 Tons under Bygning. Af disse var 316 med en Tonnage af 1,078,236 Tons Dampskibe, 178 med en Tonnage af 913,099 Tons Motorskibe og 30 med en

samlet Tonnage af 18,871 Tons Sejlskibe. Det fremgaar heraf, at der nu snart bygges lige saa mange Motorskibe som Dampskibe. En Del Lande sam Danmark, Sverige, Italien og de Forenede Stater bygger langt flere Motorskibe end Dampskibe. I Danmark var der saaledes den 31. Marts 5 Dampskibe med en samlet Tonnage af 4,300 Tons og 13 Motorskibe med en samlet Tonnage af 55,158 Tons under Bygning.

"DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 13. April 1926

Kloge Folk mener, at April Maaned vil bringe den længe ventede Opgang. — Gid det var saa vel!

Vi er nu midt i Maaneden, og det er Synd at sige, at Fragtmarkedet er bedre. Nogen større Efterspørgsel mærkes vel i baade det ene og det andet Marked, og med en livligere Efterspørgsel kommer antagelig ogsaa Opgangen i Fragterne; men det er jo desværre saaledes, at der skal meget til, før det kan blive nogenlunde tilfredsstillende.

De ledende hjemgaaende Markeder — naar undtages Østen — giver Haab om et forøget Tonnagebegær; men en lille Fremgang i et Marked giver sig gerne Udslag i Nedgang i et andet, og Hovedresultatet forbliver uforandret.

Kulfragterne fra U.K., som i længere Tid har beredt Rederne en lille Opmuntring, er betydeligt svagere, og Konkurrencen om Lasterne er større, end Markedet kan taale, hvilket naturligvis resulterer i, at der daglig slutes til reducerede Rater. Frygten for en Standsning i Minerne er ikke bortelimeret; men til Trods for en ret overvejende Nervøsitet haabes der paa en fredelig og endelig Ordning. England kan, lige saa lidt som nogen anden Nation, taale en større Arbejdskonflikt, og allermindst lige nu. De forrige Striker har kostet for meget — ikke bare i Penge, men i Særdeleshed i tabte Markeder.

KUL, KOKS ETC.

Tyne/Rørdal fik forleden en 4,500 Tonner til 4/10½d., option 3,900 Tons til 5/-. De andre Fragter staar i Forhold hertil, og der behøves ingen Kommentarer ud over, at Rederne burde offentliggøre Rejsens Resultat til Skræk og Advarsel.

Danzig/Sønderborg har fragtet en 700 Tonner til 6/-; Danzig/Göteborg slutes à 5/-, 5/3d. for 2,000 Tonner. Finland er i Markedet for mange Laster til lave Rater, og Coasting & Bay er lavere med faa Ordre.

MIDDELHAVET ETC.

Raten til Genoa Range er nede i 9/6d., 9/3d. for store Baade, 10/- for 2/3,000 Tonnere. Til andre Destinationer er Markedet gennemgaaende svagere. Enkelte presserende Ordre til Sicilien betaler endnu ca. 12/- Basis 15/2,000 Tonnere; Alicante-Valencia 13/6d., 13/- for 1,200 Tonnere; Tyne-Wales/Øerne-Dakar er værd ca. 9/6d., 10/-.

For Jordnødder indikeres 24/- Bordeaux-Hamburg 25/- U.K., prompt Lastning Dakar og Kaolack og lignende for Juni. Frugten fra Sicilien gaar nu mest med Rutebaadene eller med timecharterede Baade. Outsiderne har saa godt som ingen Interesse. For 90,000 Cbf. Barcelona/London noteres £850 April. Oliekager fra Marseilles begynder at komme i Markedet; men ogsaa her gaar den største Del med Rutebaadene.

Erts- og Fosfatlasterne til Europa er lige daarlige. Fosfat Bona/Boston har betalt 10/- for 9,000 Tonner; Bougie/New York-Philadelphia-Baltimore 10/3d. for 7,000 Tonner, og Salt Cadiz/Buenos Aires 22/- for 5,100 Tonner.

Donau-Lasterne er mere rigelige med opadgaaende Tendens. Til Kontinentet betales ca. 17/-, Option 1-2-3 danske Havne 18/6d., 19/-, 19/6d. Sortehavet er uforandret i 12/6d. Kontinentet, 13/- U.K.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen staar rent i Stampe. Saa snart de forskellige Havne lukker op, maa Befragterne komme frem med Lasterne, og det gælder da om at holde lidt igen og tage alle Muligheder med i Beregningen. Kulmarkedet til de nordiske Lande og Baltic maa forbedres ganske betydeligt, før det kan betale sig at sætte Baadene i Fart paa Østersøen, og det skal kun gøre ondt værre, hvis en større Flaade finder det forsvaret at sejle med Træ over og tilbage til Træsatplads i Ballast.

Tre Hernösands/Dieppe, 600 Std., er gaet til 35/6d. Enkelte af de franske Modtagere stipulerer nu en Lossepris af 2/6d. imod 15 Frs., og Merudgiften bliver i Dag ca. 35 Øre pr. Std., hvad der ogsaa spiller en Rolle, da Fragten er lav nok i Forvejen.

Fra Hvidehavet er sluttet en 1,000 Std. Baad for 2 Rejser til 55/6d., og en 800 Std. til 58/- paa »full terms«. En Del Laster udbydes paa Befragternes Betingelser; men det ser ud til, at Raterne kan diskuteres.

Canada faar prompte Baade til billige Rater, da der er mange om Budet, og en Trælast nok er bedre end at ligge stille eller sejle i Ballast.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Montreal/Antwerp-Hamburg Range faar Tonnage til ca. 12½/13 Cents. Halifax/Genoa-Neapel 13½ og 14 Cents; Atlantic Range/Antwerp-Hamburg 8 à 8½ Cents for middelstore Baade, 7½ Cents for 10,900 Tonner. Philadelphia og New York til Santos, Montevideo og Buenos Aires 3/75 Doll. nett c/p. Cuba/U.K.-Cont. er lidt bedre, ca. 14/-; San Domingo/U.K.-Cont. 16/-, 15/9d. for 3/3,700 Tonnere. Fernandina/Australien-New Zealand, Fosfat, er gjort til 35/- Basis een Lossehavn. Gulfen/2 danske Havne sluttet til 4/75 Doll. og senest vistnok til 4/50 Doll. Der kommer daglig friske Laster frem i det amerikanske Marked, og forhaabentlig ogsaa mere fristende Rater.

Fra Vestkysten mærkes en forbedret Efterspørgsel for Korn til Europa. Et Par Maj-Baade er sluttet: Vancouver/U.K.-Cont. til 26/3d; Puget Sound/Portland 27/6d.

SYDAMERIKA

Stem for udgaaende Kullaster bliver vanskeligere Dag for Dag, og Følgen er, at Befragterne behersker Markedet og dikterer Raterne. Det er et »Enten-eller« for Redernes Vedkommende. Wales/Buenos-Aires har betalt op til 17/-, Montevideo-La Plata 15/6d., 15/9d.; Rotterdam/lower ports 16/3d. Heldigvis fortsætter de hjemgaaende Befragninger i ret stor Stil, og Tendensen gaar endelig den rigtige Vej.

Bahia Blanca/p.p. U.K.-Cont. betaler ca. 17/6d., 18/-; San Lorenzo/U.K.-Cont. ca. 19/-; San Lorenzo/Bergen-Stockholm 20/- een Havn; Rosario/Canada 18/3d., 18/9d. 1-2 Lossehavne.

For Salpeter Chile/Continent, Juni, er 18/- gentaget, og næste Slutning bør opvise en Bedring.

ØSTEN

Der er intet gjort i den sidste Uge, som er Omtale værd.

TIME CHARTER

Markedet kan heller ikke opvise nogen Bedring hverken i Rater eller Aktivitet.

SKIBSPRISER I 1. KVARTAL 1926

I første Kvartal 1926 er der bleven solgt ca. 140 Skibe, for hvilke Salgsprisen er kendt. Sammenlignet med Skibssalgene i 1924 og 1925, der tilsammen ialt udgjorde ca. 1,000, for hvilke Prisen er kendt, er Antallet for det sidste Kvartal altsaa relativt højt, hvilket maa aases som et Bevis for, at ret mange Redere under Trykket af de vanskelige Forhold for Verdens-Skibsfarten har maattet skille sig af med deres Skibe. Dette Forhold stemmer ogsaa med, at de i 1925 meget lave Skibspriser er forblevet omtrent uforandrede i første Kvartal i Aar. Middelpriserne var uforandrede i saa at sige hele Kvartalet, og først i dets sidste Uger indtraadte der en ganske ringe Stigning, der dog var saa ubetydelig, at den maa tilskrives relativt gode Priser opnaaede ved nogle enkelte Salg, som ganske vist maa siges at give en Antydning af Tendensen paa Markedet for Skibe, men paa ingen Maade kan betegnes som en afgjort Begyndelse til bedre Tider.

Imidlertid er der dog under Indflydelse af den lille Pristigning, for en ny 7,500 Tons Baad af Type II, der i Slut-

ningen af December kostede £ 8,2 pr. Ton i Slutningen af Marts opnaaet £ 8,4, altsaa en Stigning paa ca. 2½ pCt. Dermed er Prisdifferensen mellem dette nye Fragtskib med middel men moderne Udstyr og med en Gennemsnitshastighed af 10¼ Knob, som det sælges i det aabne Marked, og den Minimums-Byggepris, som et Værft i Øjeblikket maa forlange paa Basis af Produktionsprisen, i sidste Kvartal blevet lidt mindre. Hvor stor Forskellen mellem Markedsprisen og Byggeprisen paa det nævnte nye Skib er i Øjeblikket er det vanskeligt at sige, thi alle Byggepriser er for Tiden kalkulerede saaledes, at der intet bliver til Værterne til de fornødne Afskrivinger, og endnu mindre levnes der dem nogen Fortjeneste, hvilket jo ikke kan fortsættes, hvis ikke Foretagenderne skal gaa til Grunde.

Paa Grundlag af den ovennævnte Normalpris af £ 8,4 pr. Ton Bæreevne for en Normaltype paa 7,500 Tons stiller Priserne for andre Størrelser, Hastigheder og Udstyrelser sig ved Kvartalets Slutning omtrent saaledes:

1. Kvartal 1926.

Pris pr. Tons Bæreevne

Bæreevne T	Normalhastighed Kn.	Normalhastighed			Højere Hastighed						Lavere Hastighed					
					+ 1 Knob			+ ½ Knob			÷ ½ Knob			÷ 1 Knob		
		I £	II £	III £	I £	II £	III £	I £	II £	III £	I £	II £	III £	I £	II £	III £
1000	8,75	12,1	13,8	15,9	13,6	15,6	17,7	12,8	13,9	16,7	11,7	13,2	15,2	11,1	12,7	14,5
2000	9,40	10,6	12,0	13,7	11,8	13,3	15,3	11,1	12,6	14,4	10,0	11,5	13,1	9,6	11,0	12,6
3000	9,75	9,3	10,7	12,2	10,5	11,9	13,6	9,8	11,3	12,9	9,0	10,2	11,7	8,6	9,9	11,3
5000	10,40	8,1	9,2	10,5	9,0	10,3	11,8	8,5	9,7	11,2	7,7	8,8	10,0	7,5	8,5	9,8
7500	10,75	7,4	8,4	9,5	8,3	9,4	10,8	7,7	8,8	10,3	7,1	8,0	9,1	6,8	7,7	8,9
10000	11,25	7,1	8,1	9,2	7,8	9,0	10,2	7,5	8,5	9,7	6,8	7,7	8,8	6,4	7,5	8,5
12500	11,50	7,0	7,9	9,1	7,7	8,9	10,1	7,3	8,3	9,5	6,6	7,5	8,6	6,2	7,3	8,3

Type I. er et overordentlig enkelt Skib med tilsvarende Maskine uden særlige Indretninger til Opnaaelse af større Økonomi. Ogsaa Type II., der omtrent svarer til de normalt paa Verdensmarkedet omsatte Fragtbaade, er i det store og hele daarligere bygget end det er almindeligt nu til Dags, idet Alderen af de Skibe, der er solgt, gennemsnitlig er ret betydelig og de Synspunkter, der var raadende, da de blev byggede, forældede. Type III svarer omtrent til de Krav, der i Øjeblikket af Rute Rederierne stilles til normale Nybygninger. Skibe, til hvilke der af en eller anden Grund stilles særlige Krav enten med Hensyn til Lastrummets Størrelse eller særlig økonomisk Maskine, betinger en højere Pris, og dette er ogsaa kommet til Udtryk ved Salgene i sidste Kvartal.

Naar det drejer sig om paa Grundlag af denne Tabel at bestemme et Skibs Værdi, maa selvfølgelig alle Enkeltheder tages i Betragtning. En skematisk Vurdering, der kun er baseret paa Prisbasis i Øjeblikket er kun af ringe Værdi, ligegyldigt hvad Formaålet med den er. Ikke alene de tekniske

Enkeltheder, hvortil foruden Størrelse, Hastighed, Udstyr og Byggemaade frem for alt Brændselsforbruget maa regnes, maa der tages Hensyn til, men ogsaa Skibets Tilstand i Forhold til dets Alder. Allerede Skibe, der kun er 3-4 Aar gamle, ser meget forskellige ud alt efter den Fart, hvori de er blevet anvendt samt den Maade, hvorpaa de er blevet holdt, og naar det drejer sig om ældre Skibe, er Forskellen naturligvis endnu større. Et Skibs Normalværdi maa, udtaler »Hansa«, altid være den Pris, som under de forhaandenværende Omstændigheder kan opnaas, naar saavel Sælger som Køber ser en Fordel i at afslutte Købet. En saadan Normalværdi ligger altid betydeligt højere end den ved et mere eller mindre frivilligt Tvangssalg opnaaelige Pris. Dette Synspunkt gør sig i særlig Grad gældende, naar det drejer sig om Vurderinger ved Optagelse af Hypotekslaan. Det kan føre til ubehagelige Overraskelser, naar en rigtigt vurderet Skibsværdi anses for tilladelig Belaaningsgrænse, og i endnu højere Grad kan dette være Tilfældet, naar i saa Fald en Overvurdering har fundet Sted.

HAVNE OG BROTAKSTER I EBELTOFT

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 17. Marts tilskrevet Ebeltoft Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 18. Januar d. A. foretager Ministeriet fra den 1. d. M. følgende Ændringer i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Ebeltoft Havn, nemlig:

I Afsnit I (Skibsafgifter) A, 1. Stk., ændres »2 Register-Tons netto« til »4 Register-Tons netto«.

I nævnte Afsnit I. A. 1. indsættes som nyt Punkt »g«:

»Fartøjer af og under 4 Tons samt umaalte Fartøjer, betaler saavel for Ind- som for Udgaende 25 Øre for hver Gang (jfr. dog Punkt I. A. 2a). Dog kan Baadeejere, som hører hjemme i Ebeltoft Købstad, frigøre sig for at svare forannævnte Afgift, naar de senest 1. Maj indbetaler for det løbende Finansaar 8 Kr. for 1 Baad og 4 Kr. for hver følgende Baad, de ejer.«

I Afsnit II. B. (Takster) ændres Afgiften

i Pos.	30 a til 5 Øre pr. 100 kg
— 32 a	- 4 - -
— 36	- 15 - -
— 37 a	- 30 - -
— 37 b	- 45 - -
— 38	- 15 - -
— 39	- 45 - -

HAVNE OG BROTAKSTEN I KØGE

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 6. d. M. tilskrevet Køge Byraad saaledes:

Efter Modtagelsen af Byraadets Skrivelse af 4. f. M. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Told-

revisionsdepartementet herved med Gyldighed fra den 1. December f. A. at regne følgende Ændringer i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Køge Havn:

Foran »Varer fra skadelidte Skibe« i Afsnit II. A. 5. indsættes »A«.

I nævnte Afsnit indsættes som nyt Punkt B: »Af Varer, som indføres i Havnen med det Skibsfører Herman Hansen tilhørende Motorskib »Agnete« — eller med et af ham benyttet Aflasserskib — i fast Ruteafart mellem København og Køge, svares kun halv Vareafgift.«

HAVNE- OG BROTAKSTERNE I GRAASTEN

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 24. Marts tilskrevet Graasten Sogneraad saaledes:

I Anledning af Sogneraadets Skrivelse af 10. f. M. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved med Gyldighed fra 1. November f. A. følgende Ændring i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotakst for Graasten Havn:

Punkt I. A. 2. d. affattes saaledes:

»De »Forenede Flensborg-Egersund og Sønderborg Dampskibsselskab« tilhørende Skibe, der sejler i Fjordfarten Flensborg-Sønderborg og vice versa med mellemliggende Anløbssteder, betaler, saa længe den regelmæssige Trafik paa Graasten opretholdes, Skibsafgift efter særlig Overenskomst.«

OPLÆGNINGERNE

Den 14. ds. androg Oplægningerne 58 Skibe med en samlet Tonnage af 89.111 T. Br. 139.872 T. d. w.

KONJUNKTURUDSIGTERNE

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det store Omslag, som for kort Tid siden fandt Sted paa Fondsbørsen i New York, har hos mange vakt Frygt for, at der nu vil komme en Konjunkturförværring, der vil præge hele Verdensmarkedet, og dermed ogsaa vort Land. Hvis det virkelig skulde gaa saadan, vilde det unægtelig være lidt bittert. Vi fik ikke nogen som helst Andel i den amerikanske Konjunkturopgang — hvorfor skal vi da nu mærke Depressionen fra den anden Side Atlanten. Om Europa var helt uafhængigt af Amerika, vilde vel være bedst — men det er ganske utænkeligt. Derfor maa vi ogsaa tildels underkaste os de samme Kaar som denne Verdensdel; kommer der Veksling i Konjunkturerne derovre, vil ogsaa vi mærke dem, og maaske er den Kraftspænding, som opstaar derved, ikke helt af det Onde. Det er derimod en nedadgaaende Konjunktur, som ikke er et naturligt Komplement og en retfærdig Straf for en tidligere Overspekulation. En saadan Nedgang har ikke nogensomhelst Mission at opfylde.

*

Der er som sagt hos mange en alvorlig Frygt for, at ogsaa vi skal komme til at lide under Konjunktursvinget i Amerika. Det kan være, vi kommer til det, men det er paa den anden Side en ikke ringe Udsigt til at vi slipper.

For det første er Bagslaget i Amerika ikke slet saa alvorligt, som man har troet. Børskrisen i New York kom ganske vist en Smule overraskende; i alle finansielle Kredse havde man ventet, at Konjunkturkurven vilde holde sig den første Halvdel af 1926 paa det Niveau, hvortil den var naaet i Løbet af det foregaaende Aar. Der var ogsaa meget der tydede paa, at det vilde gaa saadan — og Krisen i Februar forbavtede derfor Finansverdenen. Maaske var Aktiekursernes Kurve gaaet alt for stærkt i Vejret, og den amerikanske Centralbankorganisation, som har indlagt sig megen Fortjeneste ved Gang paa Gang at skride ind imod usund Spekulation, fandt nu Tiden inde til med en Forhøjelse af Renten at paamine om, hvad Forsigtigheden kræver. Da gik det, som det saa ofte gaar. Virkningen af den milde Paamindelse blev langt større end forudset. Fondsbørsen faldt sammen, og den glade Optimisme afløstes af sort Pessimisme. Depressionen indtraadte saa at sige øjeblikkelig, Produktionen formindskedes og Betalingerne indstilledes. Dette gjorde Amerikanerne om muligt endnu mere nervøse. De saa kun sort i sort, og ikke mindst dette har vel bidraget til den Avmattelse, som det amerikanske Næringsliv har været ude for.

*

Vil denne Avmattelse sætte Spor her i Landet? Noget vil den vel nok kunne mærkes, men den vil blive modvirket paa en ganske effektiv Maade af det Faktum, at Tyskland nu er ved at komme over den Krise, som i Slutningen af forrige Aar ødelagde store Dele af Landets Næringsliv, og som ogsaa sporedes her i Landet. Gaar det saa nogenlunde efter Beregning, vil Bedringen i Tyskland opveje de ugunstige Indflydelser vestfra.

Sømandsstrejke i Norge?

Norges Rederforbund opsagde for nogen Tid siden Overenskomsten med Matroser og Fyrbødere. Der førtes derefter Forhandlinger, og et Forslag, som begge Parter Forhandlere anbefalede, blev sendt til Afstemning indenfor Organisationerne. Fristen for Besvarelsen udløb Mandag. Sømændene har enstemmig forkastet Forslaget, som gik ud paa 6 Maaneders Forlængelse af den gamle Overenskomst, dog med 10 pCt. Reduktion af Hyretarifferne. Rederne henviser til det vældige Fragtfald fra 1921, hvorved Fragterne er reduceret til en Brøkdel af, hvad de var.

Der er Mulighed for, at der indtræder Strejke fra

Saa meget er imidlertid givet: vi kan i langt mindre Grad regne med en udpræget Konjunkturförbedring end med en Bevægelse i nedadgaaende Retning. Det Aar, vi nu er i, kommer uden Tvivl til at betegne Højkonjunkturernes Kulmination, og selv om de store Likvidationsprocesser nu er overstaaede, vil vi gaa ind i Depressionstider, der lidt efter lidt vil skabe et helt nyt økonomisk Verdensniveau. Det Stade, vi nu er paa, vil ikke blive det varende. Ganske automatisk vil vi glide tilbage, ligesom omkring det nittende Aarhundredes Begyndelse. Dengang havde Verden været udsat for Rystelser, der proportionelt set var meget lig dem, vi har oplevet. Hele Datidens Sanering har ogsaa mange Paralleller med vor Tids Lægemedler. Med nogen Ret kan man derfor optræde som Spaamand, og en saa fortrinlig økonomisk Historiker som den svenske Komerseeråd *Enström*, der har gjort det nittende Aarhundredes Økonomi til sit Speciale, mener da ogsaa, at vi nu er inde i Forhold, der ligner dem paafaldende, der raadede for hundrede Aar siden. Det vil som da tage et Par Menneskealdrer, førend alt igen er gledet saa meget i Lave, at man kan tale om en virkelig Opgang.

*

Da de store Svingninger havde vist sig paa Fondsbørsen i New York, holdt en anden svensk Økonom, Professor *Brisman*, et Foredrag om Konjunkturerne for det Aar, vi nu er i. Heller ikke han mente, man skulde lægge for megen Vægt paa Depressionen i Amerika, og han tilbageviste dem, der nu var saa pessimistiske, at de ikke havde nogen Tro paa, at der kunde trives et komercielt Liv. Det kunde der, nu som før, men man maatte blot forsone sig med den Tanke, at Krigstiden var forbi, og med den hele dens iltre Tempo. Det vilde ikke komme igen. Saa man paa 1926, vilde det for Skandinavien Vedkommende næppe bringe nogen synderlig Opgang, men heller ikke nogen Tilbagegang, der vil blive kaldt skæbnesvanger. Saadan som Forholdene laa nu, mente Professor *Brisman* der vilde blive meget lidt at gøre paa Fondsbørsen, hvorimod de vigtigste Industrier vilde faa en jævnt god Beskæftigelse. Det vilde jo igen betyde, at Arbejdsløsheden ikke blev altfor stor, og Ungdommen undgik paa den Maade at blive ramt for haardt af dette store Onde, der altid har været mest ude efter den. Rentabiliteten i de industrielle Virksomheder vilde maaske blive en lille Smule større i 1926 end i Aaret forud, hvorimod Prisniveauet paa det nærmeste vil vise sig lig med det nugældende.

Den Prognose, som Professor *Brisman* har stillet, kunde jo unægtelig være bedre — men ogsaa værre. Men godt er det, at heller ikke han ser altfor mørkt paa de amerikanske Konjunktursving. Den Frygt, man har næret, er vistnok ubegrundet, og til Dato har dens Virkninger været meget smaa, Meget taler for, at de ikke vil blive alvorligere — og da vil vi have undgaaet en Fare, som ikke mindst kunde være alvorlig for Skibsfarten.

Johannes Lehmann.

Fredag Aften, hvis det ikke lykkes Mæglingraadet inden den Tid at bringe Parterne til Enighed.

„Oakhurst“s Kollision med „Dagmar“.

Natten mellem den 7. og 8. Januar fandt der en Kollision Sted mellem Skonnert »Dagmar« af Thurø og Bark »Oakhurst« af Marstal. »Dagmar« sank Dagen efter Kollisionen, og »Svendborg Søassurance«, der har betalt 30,000 Kr. i Forsikring, har senere sagsøgt »Oakhurst«s Rederi til at erstatte Skaden.

Ved Sø- og Handelsretten fandtes »Oakhurst« skyldig i Sammenstødet og dens Rederi blev dømt til at betale.

Højesteret kom til det Resultat, at Vindforholdene den paagældende Nat ikke har kunnet oplyses, hvorfor det er usikkert, hvem der har Ansvaret for Kollisionen. Og »Oakhurst«s Rederi blev da frifundet, medens samtlige Sagsomkostninger ophævedes.

SKIBSFARTEN PAA FRANKRIGS HAVNE I AARET 1925.

Den danske Legation i Paris indberetter til Udenrigsministeriet:

Journal de la Marine Marchande af 4. Marts d. A. bringer en Opgørelse af Trafikken paa de franske Havne i 1925. Opgørelsen er foretaget i »Sous-secrétariat d'Etat de la Marine« og viser følgende Tal sammenlignet med Tallene for de to foregaaende Aar:

Indgaaede Skibe.

	Antal	Bruttotons	Varetons
1925	56,625	55,324,700	30,633,333
1924	59,402	53,640,310	35,048,141
1923	59,516	51,694,595	36,991,654

Udgaede Skibe.

	Antal	Bruttotons	Varetons
1925	56,440	55,254,618	10,839,089
1924	59,412	53,555,796	10,154,028
1923	59,347	51,816,991	8,837,581

Tilsammen.

	Antal	Bruttotons	Varetons
1925	113,065	110,579,318	41,472,422
1924	118,814	107,196,106	45,202,169
1923	118,863	103,511,586	45,829,235

Der har saaledes i 1925 været en Nedgang i Antallet af ind- og udgaede Skibe, men ikke destomindre er Bruttotonnagen for begge Kategorier i Stigning. Stigningen i Bruttotonnagen har imidlertid ikke været fulgt af en tilsvarende Stigning i Varemængden. Denne er tværtimod gaaet tilbage med omtrent 4 Millioner, der dog udelukkende falder paa Importen, herunder i en væsentlig Grad paa Kulturførsler søværts.

Størst var Trafikken i Marseille, Cherbourg og Le Havre, i hvilke Havne Passagertrafikken spiller en afgørende Rolle, medens de næststørste Havne som Rouen, Dunkerque, Nantes og Bordeaux har en forholdsvis større Varetrafik.

I denne Forbindelse kan følgende af *Lloyd's Register of Shipping* foretagne Opgørelse af Nybygninger i den franske Flaade i 1925 have Interesse:

DAMPERE		MOTORSKIBE	
Antal	Bruttotonnage	Antal	Bruttotons
25	50,095	7	24,393

Dette betyder en Nedgang i Sammenligning med 1924 paa 4,116 Tons, og sammenlignet med Gennemsnittet af 1911-13 paa omtrent 62,000 Tons. Denne Nedgang vilde i og for sig være skæbnesvanger for de franske Skibsværfter, der tilmed er udvidede i de senere Aar, om ikke der, som Tilfældet er, forelaa betydelige Bestillinger fra Udlandet.

Samtidig med denne Nedgang i Nybygninger foreligger der imidlertid en fortsat Nedgang i Størrelsen af den oplagte franske Handelstonnage. Denne udgjorde (Algier indbefattet) ifølge *Journal de la Marine Marchande* af 11. Februar d. A. ca. 233,220 Bruttotons den 15. Januar d. A. mod 265,541 Bruttotons den 15. Oktober 1925 og 313,431 Bruttotons den 15. Juli 1925. Der findes ingen franske Skibe oplagt i Udlandet, hvorimod der henlaa den 15. Januar d. A. 53,977 Tons (15. Oktober f. A. 62,284 Tons) udenlandske Skibe i franske Havne.

BJERGNING AF ET FYRTAARN VED EN 250 TONS DEMAGFLYDEKRAN

Den britiske Damp *»Anglo Columbian«* løb for kort Tid siden, da den var for Indgaaende i Bremens Havn med Boven mod Molehovedet, gennembrød Kajvæggen og trængte omtrent 1½ m ind i Opfyldningen bagved. Damperen tog ikke selv Skade, men Molen blev som nævnt stærkt beskadiget, og et paa Molehovedet anbragt Fyrtaarn fik sit Fundament saa meget beskadiget, at der som Følge af Tidevandet var Fare for, at Molehovedet helt skulde bryde sammen og Fyrtaarnet falde ud i Havneindløbet og spærre dette. I Bremen findes der en Del Flydekraner paa 10, 20, 40, 70 og 100 Tons Bæreevne, leverede af det verdenskendte Kranbygningsfirma Demag. Man anslog Fyrtaarnets Vægt til 100 Tons, men da man ikke vidste, hvor meget af Fundamentet der stadig sad fast paa Fyrtaarnet, turde man ikke anvende nogen af de i Bremen værende Kraner, men anvendte en 250 Tons Demag Kran fra Wilhelmshaven. Denne Kran er, hvad Bæreevne og Ud-

svingningsevne angaar, den største i Verden, idet den ved 18 m Udsvingning kan løfte 250 Tons, medens de to til Panamakanalen leverede 250 Tons Flydekraner kun kan bære en saadan Vægt ved en Udsvingning paa 7.3 m. Denne Kæmpekran kunde uden Fare udføre Arbejdet. Paa Pontonen, der er 50 m lang og 30.5 m bred, er der to 500 H.K. Dampmaskiner, der leverer saavel den elektriske Kraft til Kranen som Kraften til de to Skruer, der driver Pontonen frem.

Kranen, der blev bygget i 1914, er stadig uovertruffet. Den var paakrævet som Følge af, at de eksisterende Kraner ikke var i Stand til at foretage nødvendige Udrustningsarbejder, som f. Eks. Anbringelse af samlede Maskiner i Skibene.

Det lykkedes ved Hjælp af denne Kran uden Vanskelighed at løfte Fyrtaarnet og anbringe det 30 m længere tilbage paa Molen.

DISKONTOBANKEN

OVERTAGER 6 ALBERT JENSEN'SKE SKIBE

Blandt Diskonto- og Revisionsbankens store Engagementer er som bekendt de *Albert Jensenske Selskaber*. — Man vil erindre den stadig løbende amerikanske Retssag om Erstatning paa 8 Mill. Kroner for konfiskerede Skibe — men ogsaa i de tilbageværende Selskaber har Banken store Tilgodehavender.

Albert Jensen har nu fast Ophold i New York, hvor han driver et Dampskibsselskab og anden Virksomhed, men han staar stadig som Ejer af en Række Aktieselskaber, der hvert er dannet paa eet eller to Skibe, i hvilke Diskontobanken har Obligationer.

For at faa en endelig Ordning har Banken nu truffet den Aftale med *Albert Jensen*, at Banken overtager 6 af disse Skibe, og at de tilsvarende Selskaber ophæves. Det drejer sig om Selskabet *»Jensen-Linien«*, som ejer Skibene *»Ellen Jensen«* og *»Anna Jensen«*, og *»Ontario«*, *»Grete Jensen«*, *»Berte Jensen«* og *»Mette*

Jensen«, som hver ejer et Skib med tilsvarende Navn. Tilsammen har disse Baade en Brutto-Tonnage paa 22,000 Tons.

Banken har derefter dannet to formelle Selskaber: *»Codan«*, som skal drive de fem Skibe *»Jensen«*, og *»Ontario«* med Skib af samme Navn. De to Rederier skal indtil videre drives af Direktør *T. C. Christensen*, som allerede leder Selskabet *»Halla«* for Banken, og de to Selskaber: *»Gylfe«* og *»Hamlet«*, i hvilke Banken har store Interesser, der i Løbet af nær Fremtid vil medføre en lignende Ordning som nu for de 6 førstnævnte Skibes Vedkommende.

Det er forøvrigt Meningen at sælge de overtagne Skibe, og selv om Tiderne er daarlige og Priserne lave, vil Baadene kunne dække Bankens Tilgodehavende.

FRA SØ, HAVN OG VÆRF T

Stabelafløbning.

Fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes i Lørdags et Passager- og Lastdieselmotorskib til Det forenede Damskibsselskab; Skibet, der fik Navnet »Jylland«, er et Søsterskib til »Parkeston« og skal ligesom dette indsættes paa Ruten Esbjerg-Parkeston.

Dets Hoveddimensioner er:

304' 0" × 44' 0" × 28' 6".

Dets Fremdrivningsmaskineri bestaar af to Dieselmotorer paa tilsammen 4,200 I.H.K., og Skibets Fart bliver 15½ Knob.

Ligesom Søsterskibet »Parkeston« vil »Jylland« blive understyret saa fuldendt som muligt i teknisk og arkitektonisk Henseende og vil byde Passagererne overmaade bekvemme og komfortable Forhold i de smukkeste mulige Omgivelser.

„Laura Mærsk“ i Isen.

Foruden »Emma Mærsk«, der blev hjulpet ud af Isen af Statsisbryderen »Isbjørn«, havde Rederiet A. P. Møller ogsaa Damperen »Laura Mærsk« i det farlige Farvand op til Leningrad, og Skibet naaede først efter 28 Dages Rejse til Københavns Red, hvor det har indtaget Bunkers og faaet Skruer m. m. efterset.

I Mandags afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten i København. Udskrift af Skibsdagbogen var fremlagt og fortæller om Skibets Vanskeligheder paa Rejsen fra Helsingfors, hvorfra det afgik den 16. December f. A., Opholdet i Leningrad, om Sovjets ikke opfyldte Løfter om Isbryderhjælp og endelig om den vanskelige Fart gennem Isen, indtil Skibet endelig den 22. Marts kom klar af Isen.

Skibets Fører, Kaptajn Løber, forklarede, at allerede ved Indsejlingen til Leningrad blev »Laura Mærsk« forbigaaet, idet den laa fast i Isen ca. 30 Sømil Øst for Hogland, medens mange Skibe, der var ankommet efter »Laura Mærsk«, blev hjulpet ind til Leningrad af Sovjet-Isbryderne. Kaptajn Løber afgav efter Ankomsten til Leningrad Sæprotest saavel for Notarius som for den danske Konsul i Anledning af Forbigaaelsen med Isbryderassistance.

Kaptajn Løber forklarede endvidere, at da Skibet den 8. Januar var færdig med at laste, blev der givet Melding til Myndighederne om, at der ønskedes Isbryderhjælp snarest. Svaret lød, at der gik en Konvoj den 15., men at det ikke var bestemt, om »Laura Mærsk« kom med. Skibet har nøje efterkommet Havnemyndighedernes og Isbryderens Ordre, og Kaptajnen ved ikke, hvorfor man maatte blive liggende i Leningrad indtil den 25. Februar. Damperen »Garibaldi«, der var kommet ind efter »Laura Mærsk«, kom ud allerede den 15. Januar. Den Konvoj, »Laura Mærsk« kom med, var paa 13 Skibe, men det havde sikkert været klogere at tage 3-4 Fartøjer i Stedet for, at Isbryderen ofte maatte gaa tilbage, ligesom den uvist af hvilken Grund laa stille om Natten. I Leningrad var det meddelt Kaptajnen, at han kunde faa 5-10

Tons Guld med til London og saa blive hjulpet hurtigt af Sted. Senere er det meddelt, at den omtalte »Garibaldi« fik Guldlasten og kom hurtigt af Sted.

Foruden Føreren forklarede forskellige af Skibets Officerer og Mandskab om Begivenhederne i Tilslutning til Kaptajnen. »Laura Mærsk« har faaet forskellige Skader, som maa henføres til, at den har været tvungen til det lange Ophold i Isen.

„Gripsholm“s Søsterfartøj sikret.

I den svenske Rigsdag er Forslaget om et Laan paa 8 Mill. Kr. til den svenske Amerikalinie, der vil bygge et Søsterfartøj til »Gripsholm«, nu vedtaget.

Rudkøbing-Skonnert solgt til grønlandske Handel.

For et Aars Tid siden købte grønlandske Handel Rudkøbing-Baaden »Stafet« for at indstøtte den i Kystfarten paa Grønland. Nu er atter et Rudkøbingfartøj, Skonnerten »Mester«, gaaet samme Vej. Grønlandske Handel har købt Baaden for 25,000 Kr. »Mester« blev under Krigen bygget af Skibsbygger Poulsen, og den er paa 32 Brutto Tons. Fornylig har den faaet installeret en ny Dan-Motor paa 20 H.K.

Skibet vil blive en Del omkalfaltret i København, forinden Afrejsen finder Sted en Gang i Maj Maaned til Grønland.

SKIBSFARTEN PAA BREMEN I FEBRUAR

Trafikken paa Havnen er saa at sige altid ringere i Februar end i de andre Maaneder. Saaledes var Skibsfarten paa Bremen i Februar 1913 ca. 23 pCt. mindre end den gennemsnitlige maanedlige Trafik. I Februar 1925 var den 18 pCt. lavere end Gennemsnitstallet for Aarets Maaneder og i Februar 1926 22 pCt. mindre end det foregaaende Aars Gennemsnit. Det, at Maaneden er kortere, vilde kun betinge en Nedgang paa 8 pCt.; Resten skyldes Isvanskelighederne i Østersøhavnene og den herskende Flovhed i Forretningsslivet.

I Løbet af Februar 1926 ankom og afgik der ialt 770,528 N.R.T. mod 845,587 N.R.T. i Januar 1926 og 1,009,076 N.R.T. i December 1925. Der ankom i Februar 278 Skibe med en samlet Tonnage af 380,703 N.R.T. mod 300 Skibe og 402,056 N.R.T. i samme Maaned i Fjor og 394 Skibe og 335,654 Tons i Februar 1913. Der afgik i Februar 1926 304 Skibe med 389,825 N.R.T. mod i Februar det foregaaende Aar 307 Skibe og 333,036 N.R.T. i Februar 1913.

GEBYRERNE FOR RADIOTELEGRAMMER

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet meddeler, at Gebyrerne for Radiotelegrammer, der fra og med den 1. April 1926 sendes til eller fra danske Skibe, vil blive afregnet efter en Kurs af 1 Frk. Guld = 0.85 Kr.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

afholder sin aarlige Generalforsamling *Torsdag den 15. April Kl. 3, Ny Toldbodgade 3, med følgende Dagsorden:*

- 1) Afslæggelse af Aarsberetningen.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 30. Marts 1926.

Bestyrelsen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. APRIL 1926.

London	18,56	Madrid	54,65
New York	382,00	Amsterdam	153,60
Berlin	91,00	Stockholm	102,40
Paris	13,45	Oslo	83,10
Antwerpen	14,85	Helsingfors	9,64
Zürich	73,90	Prag	11,34
Rom	15,55	Wien	54,10

POSITIONSLISTE PR. 12. APRIL 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
 s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.
 s.s. Absalon, Jessen, afg. Pensecola 1.4.
 m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Antwerpen 11.4.
 s.s. Alexandra, oplagt siden 29.9.25.
 s.s. Alfa, passeret Ushant 10.4.
 s.s. Algarve, Sundsvig, afg. Kbh. 10.4. til Antwerpen.
 s.s. Amalienborg, Hansen, afg. Baltimore 8.4.
 m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, afg. Moji 11.4. til Vancouver.
 s.s. Anneberg, Korff, afg. Wey West 9.4. til Cabanas (Cuba).
 s.s. Arabien, Olsen, afg. Yokohama 1.4.
 s.s. Argentina, afg. Cardiff 27.3. til Montevideo.
 m.s. Arizona, Sonne, ank. Newport Mon. 28.3.
 s.s. Arkansas, Snedker, afg. Baltimore 9.4. til Boston.

m.s. Asia, Skjoldam, ank. Kobe 6.4.
 s.s. Askø, Hjorth, ank. Mariager 10.4.
 s.s. Astrid, Bjarke, ank. Dunkirk 12.4.
 s.s. Atlantic, Olsen, afg. Macassar 6.4. til Colombo.
 m.s. Australien, Christensen, pass. Lizard 11.4.
 m.s. Avance, Hansen, ank. Kbh. 10.4.
 s.s. Axel, oplagt i Kbh.

B

s.s. Beira, oplagt i Kbh. siden 8.12.25.
 s.s. Bellona, Christensen, afg. Leith 12-13.4. til Kbh.
 s.s. Benedikt, Nikolaisen, i Dok i Frederikshavn siden 1.4.
 s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. Birgit, Bang, ank. Cardiff 6.4.
 s.s. Birte, Christensen, ank. Liverpool 5.4.
 s.s. Bjarke, ank. Danzig 5.4.
 s.s. Bodil, afg. Hangø 9.4.
 s.s. Bogø, Rasmussen, ank. Réval 28.3.

MONTREAL

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

ROTTERDAM

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, Lægere, 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.

AMSTERDAM

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

LÜBECK

STETTIN

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

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.

GENOVA

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

GHENT

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

LISSABON

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

RIGA

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

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.

JENS JØRGENSEN & CO RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Astoria Ore 30.3.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Norfolk 8.4.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Blyth 11.4.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. London 12.4.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt siden 25.3.26.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Murmansk 10.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 9.4.
 s.s. *Britta*, ank. Hangø 3.4.
 s.s. *Broholm*, afg. Ceuta 11.4. til Melilla.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, afg. Tampico 6.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 10.4. til Skandinavien.
 s.s. *Carmen*, afg. Hangø 10.4.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Kbh. 11.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Nakskov 7.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Cape Race 9.4.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Dok i Helsingør siden 25.3.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Oran 11.4.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Port Padre 11.4. til New York.
 s.s. *Cyril*, Borck-Clausen, afg. St. Nazaire 9.4. til Swansea.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Marseille 11.4.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Pensacola 31.3. til Vest Italien.
 s.s. *Danefelt*, Jørgensen, ank. Kbh. 2.4.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Kbh. 10.4.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Nordenham 12.3. til Jacksonville.
 s.s. *Danery*, Voss, ank. Danzig 2.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 1.4. til Kbh.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 9.4. til Colombo.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Norfolk Va. 9.4.
 s.s. *Delaware*, Petersen, afg. New York 9.4. til Gulfport.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Hangø 11.4.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Dok i Helsingør siden 29.3.

E

s.s. *Ebba*, ank. Barcelona 4.4.
 s.s. *Ebro*, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Egholm*, ank. Kbh. 11.4.
 s.s. *Elite*, Schmidt, ank. Danzig 11.4.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 5.12.25.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Libau 8.4.
 s.s. *Enigheden*, N. Christensen, ank. Aabenraa 12.4.
 s.s. *Erik*, Kulhulk, i Kbh. siden 8.3.26.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, afg. Las Palmas 11.4.
 s.s. *Erindring*, N. Nielsen, ank. Kbh. 12.4.
 s.s. *Emanuel*, A. Svane, ank. Gdynia 10.4.
 s.s. *Energi*, R. Jensen, afg. Køge 10.4. til Seaham.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamborg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Abo 5.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Palamos 3.4. til Heysham.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Kbh. 23.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 6.4.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutefart Kbh.-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Sønderborg 11.4.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Genua 8.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 7.4.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Dok i Kbh. siden 15.3.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Madeira 9.4. til Skandinavien.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Danzig 10.4.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Havana 9.4.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Ushant 22.3. p. R. t. San Juan.
 s.s. *Frederik VIII*, henligger i Kbh.

s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Gibraltar 7.4.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Nørresundby 12.4. til Helsingør.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Kbh. 6.4. til Port Talbot.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Gerda*, ank. Tuborg 2.4.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, ank. Holbæk 11.4.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Kbh. 13.4.
 s.s. *Gunver*, afg. Cartagena 9.4.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, oplagt i Kbh. siden 13.3.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. London 23.4. til Kbh. f. O.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norfolk Va. 5.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. San Domingo, 25.3.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Danzig 11.4.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Abo. 3.4.
 s.s. *Helga*, ank. Abo 12.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 7.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 31.3.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Kbh. 11.4.
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Kbh. 8.4. til Ellesmere Port.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Swansea 11.4.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Savannah 11.4.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Gibraltar 7.4. p. R. t. Saloum.
 s.s. *Inger*, afg. Hangø, 12.4.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Boston 5.4.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Norfolk 15.3. til Venezuela.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. London 10.4.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Aden 29.3. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Seattle 3.4.
 s.s. *Jenny*, ank. Swansea 11.4.
 s.s. *Johanne*, afg. Lorient 11.4.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Swansea 1.4.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk 6.4.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Colombo 7.4.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 15.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Charleston 5.4. til London.
 s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Holtenau 10.4.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Grimsby 9.4.
 s.s. *Karla*, afg. Gambia 6.4.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbh. 8.4. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ayr 6.4. til Boston.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Port Said 8.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Gjedser 11.4.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i Kbh. siden 2.3.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Danzig 10.4. til Esbjerg.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Antilla 2.4.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Danzig 9.4.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Melbourne 4.4. til Soerabaya.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. London 10.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Helsingborg 9.4.
 s.s. *Lillian*, ank. Hangø.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjords Stationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Newcastle 9.4.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Hargshamn 10.4.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bergen 12.4. til Vaksdal.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, afg. Riga 12.4. til Reval.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Kbh. 6.4.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, i Kbh.-Nakskov og Kbh.-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Oslo 11.4.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Korsør 10.4. til Grangemouh.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunston 9.4.

SKIBS-PROVIANTERINGS- HANDLERE

København: J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
 Frihavnens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.

Aarhus: Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 6.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr.: »Schou«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Telegr.-Adr. »Saxberg«.
 Tlf. 244 & 482.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberts
Newport, Mon., 131, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldg.	} Lamberts
Tyne Dock, 47, Hudson Street	
Blyth, 19, Ridley Street	
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberts
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	} Lamberts
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} Grimsby

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E.C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

T. SHERBURN

BEFRAGTNINGSAGENT
SKIBSMÆGLER OG STEVEDORE

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

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 1/7, 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. Cooke · »Hutton · »Stage

AGENT I DANMARK:

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

AGENTER I NORGE:

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

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

URNTISLAND

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser. Telef.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

Repræsentant: JOHANNES N. AAGAARD, bei den Mühren 91, Hamburg 8. Telegr.-Adr. »Pushing«, Hamburg

s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Valencia 6.4.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, afg. Kbh. 10.4. til London.
 ss. *Marie*, afg. Cardiff 9.4.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Grangemouth 11.4.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Antwerpen 4.4.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Secandi 8.4.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, i Dok i Aalborg siden 29.3.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Key West 6.4. p. R. t. Lands End for Ordre.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Swansea 5.4.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Palermo 10.4. til Valencia.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Barcelona 9.4.
 s.s. *Møen*, Madsen, i Kbh.-Stege og Kbh. Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, M. Jensen, afg. Fredericia 8.4. til Boston.
 s.s. *Nancy*, afg. Stettin 11.4.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Hamburg 12.4.
 s.s. *Nautik*, afg. Åbo 12.4.
 s.s. *Neptun*, afg. Cartagena 9.4.
 s.s. *Nerma*, ank. Hangø 5.4.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Montevideo 5.4.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt i Kbh. siden 9.2.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Termini 10.4.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Åbo 11.4.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Hook of Holland 11.4.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Durban 1.4. til Singapore.

O

m.s. *Odense*, Viero, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 7.4.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Kbh.-Fr.havn og Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Buenos Aires 11.4. til Bahia Blanca.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Dakar 6.4.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 10.4. til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Hamburg 9.4.
 m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Penang 10.4.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne, 18.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, afg. New York 10.4. til Kbh.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. St. Thomas 8.4. til Hull.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Dunston 10.4.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Hargshamn 9.4.

R

s.s. *Randi*, afg. Newport 10.4.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Oran 7.4.
 s.s. *Rhone*, Kjær, i Exportfart, afg. Kbh. 12.4. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Riga 12.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Methil 11.4.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Sagress 6.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Exportfart, afg. Kbh. 12.4. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, ank. Kbh. 10.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 7.4. paa Rejse til New York.
 s.s. *Seine*, Barzig, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 24.3.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Libau 11.4.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. San Francisco 26.3.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Cienfuegos 11.4.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Nauru 9.3.

s.s. *Sierra Nevada*, Eriksen, afg. Rotterdam 8.4. til Bona.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Valencia 2.4.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 10.4.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, pass. Gibraltar 8.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Faaborg 8.4. til Sunderland.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbh. 27.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Trapani 6.4.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Danzig 8.4.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 10.4.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Barry 6.4.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Kbh. 11.4.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbh. 2.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 8.4. til Santiago.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Venice 5.4.
 s.s. *Stella*, ank. Newport 11.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Stettin 12.4. til Kbh.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Aalborg 7.4.
 s.e. *Svend*, Nielsen, oplagt i Kbh. siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Damesness 11.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Kbh. 10.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Knudsen, ank. Kbh. 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Odense 12.4. til Nykøbing F.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, i Dok i Kbh. siden 11.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 12.4. til Kbh.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Valencia 11.4.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 12.4. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Madsen, oplagt siden 12.2.26.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 8.4.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. San Francisco 5.4.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Sydney 7.4.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankensen, afg. Marseille 12.4. til Genua.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 12.4.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 12.4. til Kbh.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Panama Kanal 9.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Valencia 3.4.
 s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 27.3. til Bremen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Boston 2.4.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Svendborg 3.4.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Portland Me. 11.4.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Newport Mon. 8.4.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Windau 8.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbh. 13.4. til Danzig.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Beaumont Tex. 8.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Stettin, 12.4.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), afg. Hamborg 12.4.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 15.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Bona 8.4.

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
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B.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

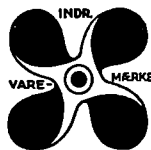
KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK %
TELEFON: 5601
ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVN
TELEGR. ADR.:
HOLZANDIA

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445**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 · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for: »SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.G. J. H. SIEMERS & CO., HAMBURG
Hamburg/Alexandria/Levant & vice versa.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**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

Fillaler i:

Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne
Sønderborg · Tøftlund · Tønder · Varde · Viborg**NIC. PEDERSEN**

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1059 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværf“

★

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 UDSTRÆK-
NING 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 Legering for dette Formaal.
DE VISER SIG ANVENDELIGE, HVOR DET
ER MISLYKKEDES MED ALLE ANDRE.

Æ BRONCE Kondensatorrør er i høj Grad modstands-
dygtige overfor Syrer og har vist sig ekceptionelt
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 Kraft-
stationer hele Verden over.

Æ RØR til ethvert Brug udført i Kobber, Messing,
Bronce 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. »Steamphillips«

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

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.

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 SCT. ANNÆ PLADS · KØBENHAVN K.

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegram-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

A · N · PETERSEN

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

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

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

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

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr. i Alfred AMALIEGADE 24 Telf. 221 · 1735 · 5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57

Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410

Telegr.-Adr.: »Jecfes«

PROVIANT LEVERES PR. EGEN MOTORBAAD:

AMSTERDAM · ZAANDAM · VELSEN & YMUIDEN

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

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.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT 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.

JONATHAN MAY & SØNNER

Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May«

Philadelphia, Penna.

Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN, OG RESTAURATØR-

UDRUSTNING

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 17

FREDAG 23 APRIL 1926

33 AARG

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

SØFARTSKONFERENCEN I LONDON

Over 100 Delegerede, repræsenterende alle Søfartsnationer i Verden, deltog i den tredje Internationale Søfartskonference, der i disse Dage har været afholdt i London. Det er næppe for meget at sige, at Konferencen var den mest betydningsfulde Søfartskonference, der endnu har været afholdt, og den lover godt for fremtidig Samarbejde. Selv Skibsfartsrepræsentanterne for Verdens mægtigste, Amerikanerne, tilsvor Konferencen Huldskab og Troskab og lovede ogsaa i Fremtiden at sende deres Delegerede, naar dette Forum kaldte til Møde. For de skandinaviske Deltagere havde Konferencen især den Betydning, at de alle bestyrkedes i Troen paa og Tilliden til det skandinaviske Samarbejde — de øvrige Delegerede regnede i allerhøjeste Grad med den skandinaviske Blok, som da ogsaa satte sit Præg paa flere af Resolutionerne. Iøvrigt rejste de hjem opfyldte af Beundring for den mesterlige Ledelse af Konferencen. Det var heller næppe tænkeligt at gøre bedre Valg til Formandsposten og Næstformandsposten end den tidligere Handelsminister Walter Runciman og Sir Alan G. Anderson, ideelle Repræsentanter, som de er, for det bedste i engelsk Universitetsdannelse, parlamentarisk Tradition og erhvervsmæssig Erfaring.

A. O. Andersens Resolution.

Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Direktør A. O. Andersen, som var en af de danske Delegerede, foreslog paa Konferencen en Resolution angaaende rene Konnossementer. Til Trods for, at tidligere Konferencer havde vedtaget Resolutioner, som skarpt protesterede imod, at Skibsførere blev tvungne til at underskrive Konnossementer, som ikke var fuldt i Overensstemmelse med de virkelige Forhold, eller at underskrive Konnossementerne imod shippers letters of indemnity, var der dog vedblivende Skibsredere, og navnlig Skibsrederes Agenter, der mente, at de tjente Skibsfartens Interesser ved at udstede eller tillade Udstedelse af Dokumenter, der ikke var affattede i Overensstemmelse med de virkelige Forhold. Saadanne Metoder, sagde Direktør Andersen, var ødelæggende for al hæderlig Handel, og det glædede ham, at baade Købmænd, Banker og Assurandører paa dette Punkt stod Side om Side med Skibsfartens Folk. Med denne Motivering foreslog han saa

Rene Konossementer.

Stadfæstende Resolutioner af Maj 1924 udtaler denne Konference sin Tak for den Opmærksomhed, som man fra Handelens og Bankverdenens Side har vist denne Sag, og vedtager at fortsætte Bestræbelserne paa at indskrænke Udstedelsen af letters of indemnity til det mindst mulige, og bekræfter igen, at ikke paa nogen Betingelse maa en saadan indemnity benyttes, saafremt der forefindes et bona fide

Misforhold med Hensyn til Ladningens Kondition eller Kvantitet, som ikke er opført paa Konnossementet.

Konferencen anbefaler yderligere, at alle Nationers Redere bør i enhver indemnity inkorporere en Bestemmelse om, at i Tilfælde af Skadekrav paa Assurandørerne maa disse underrettes om Eksistensen af paagældende indemnity.

For mange internationale Organisationer.

Det kan vist trygt siges at være den almindelige Opfattelse i Søfartskredse Verden over, at man efterhaanden har faaet altfor mange internationale Sammenslutninger, der mener sig berettiget til at stille Forslag til Lovgivningsmagten i de forskellige Lande. Denne Opfattelse har vokset sig stærkere ved den yderst paagaende Aktivitet, som International Labour Office i Geneve har udfoldet i de sidste Aar. Paa et Tidspunkt, hvor Søfartserhvervet befinder sig i en økonomisk Bølgedal og først og sidst tiltrænger formindskede Udgifter og større Indtægter, har Labour Office oversvømmet de forskellige Landes Administrationer med kostbare Lovforslag, som, selv om de ikke er blevet gennemført i de fleste Søfartslande, dog har bidraget deres til at bære Ved til Ufordragelighedens og Misfornøjelsens Baal. Det var derfor ikke underligt, at Sir Alan Anderson's meget skarpe Kritik af International Labour Offices Forsøg paa yderligere at udvide dets Aktionsradius til ogsaa at omfatte andre Forhold end det mellem Arbejder og Arbejdsgiver — som for Eksempel med dets Forslag om »Simplificering af Emigrant-Inspektion ombord — fik en særdeles begejstret Modtagelse, ligesom den af ham foreslaaede Resolution protesterende mod denne Overskridelse af Labour Offices Kompetence blev enstemmigt vedtaget. Og med Undtagelse af de amerikanske Delegerede stemte samtlige Deltagere i Konferencen for Mr. Walter Runciman's Resolution om, at man med »alvorlig Ængstelse iagttog den hastige Vækst af internationale Organisationer repræsenterende haade Regeringer og Handel og andre Interesser.« Mr. Runciman begrundede sin Resolution med, at disse internationale Organisationer upaa-kaldet hindrede dem, der havde Ansvar for Erhvervslivets Trivsel, i at udføre deres Arbejde. Resolutionen understregede den internationale Skibsfarts Villighed til Samarbejde med Nationernes Liga paa den Betingelse, at dette indskrænkes til at omfatte Sikringen af Kommunikations- og Transitfrihed og ligestillet Behandling af alle Nationers Handel. Ligeledes støttede Resolutionen varmt, at den størst mulige Fordel vedblivende skulde drages af Samarbejdet mellem Comité Maritime International og den Diplomatiske Søfartskonference i Bruxelles med Hensyn til alle Spørgsmaal om international Sølovgivning.

„Afskiber“ og „Modtager“ Konossementer.

En Række andre Resolutioner af stor Interesse for den internationale Skibsfart blev vedtaget i Løbet af

dette interessante Møde. Deriblandt følgende om Afskiber og Modtager Konnossementer, som slutter sig nær til og supplerer Direktør A. O. Andersens Resolution:

1. Denne Conference, som repræsenterer hele Verdens Skibsfart, udtaler, at Skibsredere og deres Agenter i alle Havne Verden over paa det kraftigste bør modarbejde Udstedelsen af Afskiber Konnossementer, før det paagældende Gods virkelig er ombord i Skibet.
2. Medlemmerne af denne Konference og dens Sekretærer tager de fornødne Skridt til, henholdsvis i deres egne Lande og internationall, at sikre aktiv Støtte i Købmands- og Bank- og Assurance Kredse til Modarbejdelse af de paaklagde Tilstande.
3. Konferencen udtaler det ønskeligt at faa fremskaffet den rette Form for et Modtager-Konnossement, og at denne bliver gjort gyldig, hvor dette er paakrævet.

Blandt andre Resolutioner var en særdeles ramsaltet en om at henlede Nationernes Ligas Opmærksomhed paa den beskæmmende Kendsgerning, at Majoriteten af de Lande, der havde underskrevet den saakaldte Maritime Ports Convention, havde forsømt at faa denne Konvention ratificeret i de respektive Parlater. »Den prompte Anerkendelse af denne er i nogen Grad en Prøve paa Ligaens Værdi som en Faktor i Løsningen af økonomiske Spørgsmaal,« hedder det lidt uelskverdigt, men saa sandt i denne Resolution.

Vi skal i vort næste Nummer komme tilbage til nogle andre af de Spørgsmaal, som optog de Delegerede ved denne betydningsfulde Konference.

OPLÆGNINGERNES UHYGGELIGE STIGEN

De enorme Byrder, som den danske Skibsfart maa bære, og som umuliggør Konkurrence i det aabne Marked, for man kan nu engang ikke staa sig i Kapløbet med Nationer, hvis Lønninger er indtil 50 Procent lavere end vore, har ført til det uundgaelige og tragiske Resultat, at Oplægningerne er i stadig Stigen. I Løbet af sidste Uge blev Antallet af oplagte Skibe stærkt forøget og i Tirsdags var alt i alt oplagt 61 Dampere med en samlet Brutto-Tonnage af 95,471 Tons og 150,204 Dødvægt.

Desværre er der kun Udsigt til yderligere Oplægninger. Fragtmarkedet er desperat slet, og naar ens Udgifter saa oven i Købet er meget dyrere end andre Landes, maa Resultaterne naturligvis blive fortvivlende.

DISHARGING RATES IN DANISH PORTS

Dansk Dampskibsrederiforening har i disse Dage udsendt en glimrende Haandbog paa det engelske Sprog over »Discharging Rates in Danish Ports«. Disse Discharging Rates, som er approberede af Baltic and White Sea Conferencen, repræsenterer et meget stort Arbejde og er Resultatet af en Række Forhandlinger mellem Dampskibsrederiforeningens Embedsmænd og forskellige Sammenslutninger Landet over af Købmænd, Importører, Exportører og Stuveriagenter.

Bortset fra den meget behagelige Omstændighed, at de Forhandlinger, der ligger til Grund for denne Haandbog, har ført til betydelige Besparelser for Rederne, betyder de først og fremmest et Skridt henimod ensartede Losseafgifter i Danmark, hvad der i høj Grad tiltrængtes. Haandbogen vil utvivlsomt forebygge en hel Del af de Disputer om Lossespørgsmaal, man tidligere var plaget med.

MOTORSKIBET OG DAMPSKIBET

I sidste Nr. af *Dansk Søfarts Tidende* bragte vi en Artikel om Motorskibet og Dampskibet, og engelske Blade har i den sidste Tid, navnlig efter at Lloyds Register of Shipping har offentliggjort sin Beretning over de under Bygning værende Skibe hele Verden over i sidste Kvartal, ivrigt diskuteret Spørgsmaalet og i Særdeleshed Grundene til, at de britiske Værfter stadig viser Tilbagegang. Det kendte Tidsskrift *The Shipping World* udtaler i sit sidste Nummer herom bl. a.:

Den 31. Marts var der paa Værfterne i Storbritannien og Irland under Bygning ialt 843,070 Tons mod ved Udgangen af December i Fjor 885,013 Tons. Der var saaledes en Nedgang paa ca. 42,000 Tons fra et Tal, der, da det fremkom, blev anset for abnormt lavt. Disse Beretninger udsendes Kvartal efter Kvartal, og hver følgende Beretning har i den sidste Tid vist en stadig voksende Tilbagegang i Mængden af den under Bygning paa vore Værfter værende Tonnage. Ser man tilbage paa Tallene fra Aarene før Krigen, bliver Nedgangen først rigtig iøjnefaldende. I de tolv Maaneder, der gik forud for Krigen, byggedes der paa britiske Værfter ialt gennemsnitligt 1,890,000 Tons, og i Øjeblikket er Tallet mere end en Million lavere. Dette er i Virkeligheden en naturlig Reaktion. Den Tonnage, der er i Virksomhed er mere end rigelig til Verdenshandelen, og dette er Grunden til, at der ikke fremkommer saa mange Ordre. Den Tonnage, der er under Bygning i andre Lande, viser ligeledes nogen Nedgang sammenlignet med Tallene for December i Fjor. Italien holder Pladsen som Nr. 2 efter Storbritannien med 298,530 Tons under Bygning, af hvilke ikke mindre end 220,760 Tons er Motorskibs-Tonnage. Derefter kommer Tyskland med 216,871 Tons og Frankrig med 155,965 Tons. Der er ialt 1,167,136 Tons under Bygning i Udlandet. Storbritanniens Andel i den under Bygning værende Tonnage er ca. 42 pCt., de andre Landes tilsammen ca. 58 pCt.

Det er dog først, naar man sammenligner Bygningen af Motortonnagen, at den største Forskel mellem Skibsbygningen i Storbritannien og de andre Lande aabenbarer sig. Motordrivkraften har nu vundet saa megen Anerkendelse, at ikke mindre end 913,099 Tons Skibe af denne Type er under Bygning paa Verdens Skibsværfter. Den under Bygning værende Dampskibs-Tonnage andrager 1,078,236 Tons, og Motorskibs-Tonnagen andrager saaledes 84.6 pCt. af Dampskibs-Tonnagen, hvilket bedst viser den overordentlig stærke Udvikling, der finder Sted med Hensyn til dette System af Drivkraft. Men af disse 913,099 Tons bygges kun 289,664 Tons i England. Dette er 52.7 pCt. af den Dampskibs-Tonnage, der bygges paa britiske Værfter. I Danmark, Holland, Italien, Japan og Sverige overstiger Motorskibs-Tonnagen under Bygning langt Dampskibs-Tonnagen, idet den samlede Tonnage under Bygning i disse 5 Lande er 135,640 Tons Dampere og 453,903 Tons Motorskibe. Det er selvfølgelig ikke nødvendigt, at Storbritannien skal tage Føringen, hvad Bygningen af Motorskibe angaar, ikke heller, at britiske Skibsredere skal bestille Motorskibe, før de føler sig overbeviste om, at de kan anvende dem med Fordel, men det er mærkværdigt, at en saa stor Del af Pioner-Arbejdet med Hensyn til Motorskibet skal udføres af de mindre søfarende Nationer, og vi vilde ønske, at vi forstod dette Fænomen i maritim Samfundslære.



HAMBORGER-VÆRFTERNES ØKONOMISKE STILLING 1926

Det danske Generalkonsulat i Hamburg har sendt Udenrigsministeriet følgende Indberetning om Situationen for hamburgske Skibsværfter:

Hamburger Fremdenblatt har paa sagkyndigt Sted indhentet en Række Oplysninger til Bedømmelse af de hamburgske Værfters øjeblikkelige Situation og Fremtidsmuligheder. Oplysningerne er ganske interessante og skal derfor gengives her:

»Hamborg med sine seks store og middelstore Skibsværfter samt nogle mindre Virksomheder af samme Art har altid været og maa endnu den Dag i Dag betragtes som Midpunktet for den tyske Skibsbygningsindustri. I den sidste Tid før Krigen beskæftigede de to Værfter, Blohm & Voss og Vulcan-Werke Hamburg alene ca. 20,000 Arbejdere. Dette Antal steg i Krigsaarene, da det saa overordentligt hurtigt opblomstrende »Deutsche Werft A.-G.« fremstod, i Løbet af meget kort Tid til ca. 27,000 Mand for de nævnte tre Virksomheder; og alt i alt har vel 35,000—40,000 Arbejdere været beskæftiget i de Skibsbygnings-Virksomheder, der er beliggende paa den venstre Elbbred. En Specification af Arbejderantallet for de seks Værfter, der hovedsageligt kommer i Betragtning, vil med et rundt Tal i Aarene 1913 til 1918 gennemsnitligt se saaledes ud: Blohm & Voss 10,000, Vulcan-Werke 9,000, Deutsche Werft A.-G. 8,000, Reiherstiegwerft 3,500, H. C. Stülcken Sohn 2,000, Janssen & Schmilinsky 1,500.

Disse Tal betegner en Højknjunktur; og de Fremskridt, der i de følgende Aar kunde noteres ogsaa paa det skibsbygnings-tekniske Omraade — man behøver f. Eks. blot at nævne Optagelsen af Motorskibsbygning i stor Stil — synes at byde de tyske Værfter gunstige Udsigter. Saa meget mere nedtrykkende virkede da ogsaa Omslaget, der først forrige Aar blev føleligt i al sin Styrke. Af de til sine Tider beskæftigede ca. 40,000 Arbejdere maatte der efterhaanden afskediges ca. 25,000.

Hvis man vil sammenligne de enkelte Hamborger-Værfters Stilling, saa kommer man til det Resultat, at Firmaet Blohm & Voss er den af de ovennævnte seks Virksomheder, der bedst har overstaaet Depressionen. Selvfølgelig har ogsaa dette Værft lidt efter lidt maattet foretage en betydelig Reducering af Arbejderantallet, og Afskedigelser er ogsaa endnu af og til nødvendige, alt efter Ordrenes Antal. Først i de sidste Dage har »Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft«, efter at »Austral-Linie« i Forvejen havde indgivet Ordre paa en Nybygning, atter bestilt et 22,000 Tons stort Søsterskib til Luksuspassagerdamperen »Cap Polonio«, som skal hedde »Cap Arcona«, og hermed er der sikret et betydeligt Antal Arbejdere Beskæftigelse i ca. 2 Aar. Den fjerde Damper af »Hapag«s Ballin-Type, »New York«, befinder sig ligeledes i det første Bygge-Stadium.

Hos Reiherstiegværftet, i Forening med hvilket Firmaet Blohm & Voss nu har grundet »Dockbetriebs-Gesellschaft Reiherstieg mit beschränkter Haftung« som »Nebenbetrieb« til de stadig selvstændig bestaaende gensidige Skibsbygnings- og Skibsreparations-Værksteder og saaledes sikret sig en vis Indflydelse paa dette Værfts videre Skæbne, ligger Forholdene ligesom før væsentlig *ugunstigere*. Hvis det ikke skulde lykkes den nye Ledelse i Løbet af kort Tid at faa fat paa en Nybygnings-Ordre, der i det mindste byder et mindre Antal af nogle hundrede Arbejdere varig Beskæftigelse, saa maa man — trods Dok- og Reparationsforretningens øjeblikkelige Blomstring — regne med, at Hovedvirksomheden paa Kl. Grasbrook selv under den nuværende Styrelse i Længden næppe vil kunne holdes. I dette Tilfælde vilde der saaledes af hele det store Værft, som behersker Havnens Centrum, og som under Firmanavnet Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik — Wetzel & Freytag, Kömman-

ditgesellschaft auf Aktien — endnu engang vil gøre Forsøg paa at hævde sig blandt Hamborger Stor-Værfterne, rimeligvis ikke blive andet tilbage end »Steinwärders Nebenbetrieb«, Abteilung Heinrich Brandenburg. Af de ca. 700 Arbejdere, der endnu er beskæftigede paa Firmaets samlede Værfter, maa, — hvis intet større nyt Arbejde kommer til — ca. 400 i Løbet af April Maaned afskediges, efter at den eneste Nybygning, der endnu er i Arbejde, Motorskibet »Waldtraut Horn«, er afleveret.

Hos »Vulcan-Werke Hamburg« og »Deutsche Werft A.-G.« er Situationen ligeledes vanskelig. Medens førstnævnte allerede i længere Tid har foretaget Indskrænkninger i stor Stil, og trods Modtagelsen af en Dokbygnings-Ordre i Fjor stadig har maattet gøre det ene Værksted efter det andet mindre, resp. henlægge dem til Hovedværket i Stettin — Arbejderantallet andrager for Tiden ca. 1,200 Mand — mærkes hos »Deutsche Werft A.-G.« nu de Bagslag, der skyldes Ordren paa de 5 store Motorskibe for engelsk Regning, der optoges i Fjor til en meget lav Pris. Hertil kom endvidere andre Faktorer, der gjorde denne Forretning ugunstig for Værftet. Da denne Ordre-Serie i nær Fremtid vil blive færdig, og da den almindelige Beskæftigelsesgrad iøvrigt er utilstrækkelig, har Ledelsen nu besluttet først at afskedige endnu 1,200 Mand af de forhaandenværende Arbejdere, inden den træffer Beslutning af eventuelt mere indgribende Betydning.

Rækken af de Hamborger-Værfter, der arbejder under ret vanskelige Omstændigheder, slutes med »Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) A.-G.«, Denne før Krigen temmelig ubetydelige Virksomhed havde i Krigsaarene ved energisk Ledelse og gunstige store Terrænkøb arbejdet sig op til et Værft, der beskæftigede flere Tusinde Arbejdere. De daarlige Tider i de sidste Aar har imidlertid sat dette Værft tilbage, saaledes at der af det 4-cifrede Arbejderantal nu kun er en forholdsvis ringe Rest tilbage. Direktionen skal efter Forlydende i nogen Tid have bestræbt sig for at opnaa en *Fusion med et andet Værft*, uden at det dog til Dato synes at have ført til noget positivt Resultat. Muligvis har man ogsaa i Mellemtiden atter lagt Projektet ad acta.

Som det sidste af de seks ovennævnte Værfter skal endnu nævnes Firma H. C. Stülcken Sohn. Næst efter Blohm & Voss har dette Foretagende bedre end samtlige andre Hamborger-Skibsbygningsværksteder forstaaet at hævde sig under de sidste Aars forvirrede Tilstande. Dette Værft, der hidtil ikke har tilhørt de tyske Værfters Økonomiudvalg, har forstaaet at benytte sig af den større Handlefrihed, det som »Outsider« var i Besiddelse af med Hensyn til Spørgsmaalet om Prisansættelse ligeoverfor de hamburgske Forbundsværfter, og har saaledes gennemgaaende kunnet sikre sig et tilstrækkeligt Antal Ordre. Bortset fra midlertidige mindre Vanskeligheder har det overstaaet den sværeste Tid godt og arbejder paa en sund Basis.◊

ROSSIA'S NY UNDERDIREKTØR

Assurandør Kai S. Schwensen er fra 1. April indtraadt i Direktionen for det danske Genforsikringsselskab *Rossia*, hvis Direktør er den internationalt bekendte Englænder, Mr. W. Gouda.

Efter adskillige Aars Uddannelse i Kongelige Ocotroyerede Sø opholdt Hr. Schwensen sig i flere Aar i Udlandet og havde Ansættelse i forskellige Forsikringsselskaber der, navnlig i Sydamerika. En international Uddannelse som Hr. Schwensens er utvivlsomt et meget stort Plus for ham og det Selskab, der har knyttet hans Arbejdskraft til sig.

TAKSTER FOR RADIOTELEGRAMMER

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet har under 30. f. M. tilskrevet Ministeriet for Industri, Handel og Søfart saaledes:

Da en stor Del af de for Tiden gældende Telegramtakster mellem de forskellige europæiske Lande forandres fra 1. April 1926, om hvilke Forandringer der endnu ikke er tilgaaet Generaldirektoratet de fornødne Oplysninger fra det internationale Bureau, fremsendes hermed — med Forbehold overfor mulige Rettelser — en foreløbig Fortegnelse over Ordtakster i Centimes for Telegrammer fra og til Danmark, gældende fra 1. April 1926:

Albanien	Cts.	39
Algier		37
Azoriske Øer		99
Belgien		25
Bulgarien		39
Czekoslovakiet		25
Danzig, Fristaden		25
Estland		35,5
Finland		27
Frankrig		27
Færøerne		30
Gibraltar		36
Grækenland med Øerne Eubøa og Poros.....		39
Grønland		96
Irland, Fristaten		35
Island		47
Italien		34
Kanariske Øer		52
Letland		28,5

Libyen (Tripolis og Kyrenaika)	58
Litauen	25
Luxemburg	24
Malta	49
Marokko: Tanger	48,5
Nederlandene	25
Norge	14
Polen	26
Portugal	39
Rumænien	32
Saar-Territoriet	22
Serbien-Kroatien-Slav.....	32
Spanien	32
Storbritannien	28,5
Svejs og Liechtenstein	25
Sverige	14
Tyrki, Europ. og Asiat.	67
Tyskland	21
Ungarn	32
Union af soc. Sovjetrepublikker	48
Østrig	25
Senegal	209
Tunis	37

I Telegramtaksten ændres desuden følgende Takster:

Side 8: Under Senegal rettes 15 Ct. og 1.50 Fr. til henholdsvis 25 Ct. og 2.50 Fr. Under URSS forhøjes Taksten fra 16 til 19 Ct.

Side 15: Kapveriske Øer: S. Vincent 2.84 2.84, Santiago 3.89 3.89.

Side 16: Under S. Croix og S. Thomas udgaar Tekstlinien via Guantánamo Radio.

FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Foreningen til Søfartens Fremme afholdt forleden aarlig Generalforsamling, der lededes af Landsretssagfører *Frederiksen*. Formanden, Kammerherre *Münter*, aflagde Aarsberetningen. Det største Antal Elever, Navigations-skolen havde haft, var 107, og det mindste 71. Til Kystskippereksamen havde 10 Elever indstillet sig, til Sætteskippereksamen ligeledes 10, der alle bestod. Til Styrmandseksamen indstillede 26 Elever sig, af hvilke 24 bestod, til Skibsførereksamen 28, af hvilke 25 bestod, og til Radioeksamen 13, af hvilke 11 bestod.

Der var i Aarets Løb holdt Foredrag af Professor *Vilh. Andersen* om dansk Literatur og Skibsfører *Kusk Jensen* om Skibsbygning.

I Sommer var der afholdt Foredrag i Svømme- og Livredning.

Formanden bragte Skolens Bestyrer og Lærere en Tak for deres Omsorg og Flid.

Formanden maatte beklage, at der ikke var foretaget nogen Forandring af Sammensætningen af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, efter at Dampskibsrederforeningen havde udmeldt sig. Heller ikke var der foretaget noget for at fremme Skoleskibsspørgsmaalet, der med den aftagende Sejlskibsfart var saa nødvendigt, naar man skulde vedligeholde den ønskelige toaarige Sejlskibsfart forinden Styrmandseksamen. Det var — sluttede Formanden — ønskeligt, om Staten vilde hjælpe til at tilvejebringe et Skoleskib.

Foreningens Kasserer, Grosserer *C. Melchior*, aflagde derpaa Regnskab for 1925, der udviste en Indtægt af 15,070 Kr. og en Udgift af 14,974 Kr., hvorefter Kassebeholdningen udgjorde 96 Kr.

Regnskab og Status godkendtes uden Omtale.

Formandens Mandatnedlæggelse.

Kammerherre *Münter* meddelte dernæst, at han havde bestemt sig til at træde tilbage fra Styrelsen efter at have været Formand i 25 Aar med Fradrag af

11 Dage. Der havde været meget at gøre i denne forløbne Aarrække, først og fremmest vedrørende selve Skolen, dernæst med Hensyn til Redningsvæsenets Forbedring, Yachtsejladsen og m. a. Ting. Man var glad ved at have faaet Navigationsloven, der stillede de danske Navigatorer bedre end i de fleste andre Lande. Formanden mindede dernæst om, at Skolen var blevet Statskole og havde faaet sit eget Hus med god Plads og gode Installationer.

Naar han nu ønskede at træde tilbage, skyldtes det hans høje Alder og vaklende Helbred.

I sit Sted foreslog Kammerherre *Münter* at vælge Admiral *Jøhnke* og indstillede dernæst *Dispachør Hvidt* til Genvalg.

Generalforsamlingen sluttede sig enstemmigt hertil.

Foreningens Viceformand, Kaptajn *Jacob Møller*, bragte Formanden en Tak for mangeaarigt, belærende og behageligt Samarbejde og Venskab. Utrætteligt havde Kammerherre *Münter* arbejdet for at skaffe de unge Navigatorer saa god en Uddannelse som muligt. Skolens Bestyrelse følte Vemod ved hans Bortgang, men hans uegennyttige Arbejde vilde aldrig blive glemt. Kaptajn *Møller* udtalte Ønsket om et lykkeligt Otium for Formanden og sluttede med at bede ham bevare Interessen for den danske Navigationsstand.

Efter at Formanden havde takket for disse Udtalelser, fik Navigationsdirektør *Neergaard* Ordet for at minde om, hvilket stort Arbejde, Kammerherre *Münter* havde gjort for Navigationsvæsenet gennem de svundne 25 Aar. Han ønskede, at Foreningen maatte gaa en god Fremtid i Møde og blive ledet i samme Aand, som under Kammerherrens Formandsskab.

Paa Styrmandsforeningens Vegne rettede dens Formand, Styrmand *Christensen*, en Tak til Kammerherren for hans Arbejde til Standens Dygtiggørelse, Skolebestyrer *Funder* takkede paa Skolens Vegne og sluttede lig bragte Grosserer *C. Melchior* en Tak fra Kollegerne i Bestyrelsen.

MALMLASTER FRA HUELVA

Rio Tinto Certepartiet.

Agenten i Huelva for Nord. Skibsrederforening, *Hijo de Fernando Suarez*, udtaler i Anledning af, at han har faaet forelagt et Certeparti, som benyttes af Compagnie Africaine d'Armement, Paris, for Rejser med Malm fra Huelva:

I dette Certeparti udtales der intet om, hvor længe Skibene skal vente paa Tørn i Huelva. Det udtales blot, at Tørnen skal begynde, saa snart Damperen paabegynder sin Lastning. Dette er en Klausul, som det er meget farlig for Rederne at acceptere, da det ofte hænder, at Rio Tinto Co., som er Afskiber af

Malmen, har saa mange Dampere liggende for at laste Malm ved deres Kajer, at Skibene kan blive udsat for lange Ophold. Efter den nævnte Certepartiform er Rederne nødt til at finde sig i, at Skibene venter paa Tørn, uden at de har nogen som helst Ret til at forlange Liggedagspenge betalt.

Hvis Rederierne finder at burde acceptere en saadan Certepartiform, bør de sætte sig i Forbindelse med Agenten paa Forhaand for at faa Rede paa, hvorledes Forholdene paa det givne Tidspunkt er ved Rio Tinto's Kajer.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 20. April 1926

Den ene Baad efter den anden kommer hjem for at lægge op, og det ser ud til, at flere og flere Redere begynder at indse, at Oplægning i stor Stil er det eneste fornuftige i Tider som disse. I Norge stiger ogsaa Antallet af Oplæggere. De svenske Baade lader til at kunne holde længst ud.

April bringer sikkert ikke den tiltrængte Opgang, tværtimod er Udsigterne for snarlig Bedring blevet endnu mørkere, og Hovedinteressen koncentrerer sig i disse Dage om Kulsituationen i England. En Kulstrike paa det nuværende Tidspunkt vil yderligere kunne forværre Fragtmarkedet i de nære Farvande, Bunkerpriserne vil stige, og en hel Flaade antagelig blive opholdt; men paa den anden Side kan andre Markeder bedres, og nogle Redere profitere, og det er ikke utænkeligt, at U.S.A. kommer til at levere Kul til England som Tak for sidst. En saadan Situation vilde give en Chance til mange nødlidende Baade, og maatte yderligere stimulere La Plata Markedet og sandsynligvis ogsaa de andre oversøiske Markeder.

Foruden en særdeles glædelig Fremgang i La Plata og en betydelig større Aktivitet i det nordamerikanske Marked er der ogsaa Fremgang i Kornbefragtingerne fra Nord Pacific til Europa. Australien er i denne Uge repræsenteret ved 4/5 Afslutninger i Stedet for de sædvanlige 1 à 2; men til Gengæld har Fragterne været svagere. De øvrige Østens Markeder kan foreløbig dække Behovet ved Rutebaadene.

TRÆLASTMARKEDET

Fra gode, sydlige Pladser i Finland/Sverige er Genemsnitratet til London omkring de 40/-. Et Par Baade er sluttet til 38/- 39/-, og, selv om Lastens Sammensætning og Lasteplads er særlig fordelagtig, virker saadanne Afslutninger trykkende paa det hele Marked. Det er ufatteligt, hvordan de enkelte Redere kan faa det til at køre rundt, og i de allerfleste Tilfælde maa Slutresultatet blive et Nul eller endnu værre: et Minus.

Af de seneste Afslutninger anføres:

630 Stds. 2 Wasa/Sharpness 46/3d., 2,300 Stds. 3 Haparanda/London 45/6d., 650 Stds. Kotka/London 39/-, 680 Stds. Söderhamn/London 39/6d., 380 Stds. Kemi & Torneå/Kanalhavn 49/-, 400 Stds. Hernösand/Southampton 46/-, 530 Stds. Danzig/E.C.U.K. 36/-, 1,000 Favne Pulpwood Leningrad/Genoa 52/6d., 1,300 Favne Props Uleåborg/Cardiff 44/3d.

Af Hvidehavsbefragtinger rapporteres:

650 Stds. Mesane/Southampton 66/-, 515 Stds. Mesane/Portsmouth 65/-, 880 Stds. Great Yarmouth 57/-(uden landing clause), 880 Stds. Grimsby 60/-(med landing clause).

Fra Canada er sluttet 1,000 Stds. Miramichi til to Havne W.B.E.I. til 60/-, og dette Marked er gennemgaaende bedre.

KUL, KOKS ETC.

Østkyst/god dansk Havn er ikke over 5/- for 3,000 Tonnere, 5/3d. 5/4½d. for 2,000 T. og forholdsvis mere for de mindre Baade, alt for helt prompt Lastning. For Maj noteres ingen Laster, og før Kulkrise er overstaaet, bliver der meget lidt at gøre.

Coasting og Bay er saa godt som udgaaet for Laster, og for de faa Ordre, som reterer pr. April, maa Rederne gaa ned i Raten.

MIDDELHAVET ETC.

Usikkerheden for Lastning efter 1. Maj har bragt Kulraterne betydeligt ned for prompt. Genoa Range er saaledes i 8/7½d. 9/-, og kun Baade, som med nogenlunde Sikkerhed kan gøres færdige i April, finder Reflektanter. Til Øerne er taget en hel Del Tonnage for spot Lastning til 10/-, Sierra Leone 11/6d. 12/-; Forth/Alexandria 12/- for 3,000 Tonner; Wales/Alexandria 12/- for 3,000 Tonner, Wales/Alexandria 11/- for 8,500 Tonner; Barcelona 12/3d. for 1,700 Tonner.

Alle hjemgaaende Markeder er lige forretningsløse. Donau kan bruge megen Tonnage; men Rederne finder de tilbudte Rater for lave. Udgifterne i Donau er uforholdsmæssig høje, saa selv 20/- til tre danske Havne levner kun liden eller ingen Fortjeneste.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Montreal aabner en Del senere end ventet, antagelig omkring den 25. ds. Det gaar langsomt med Kornbefragtingerne, da Rederne ikke har noget at haste efter. Til Antwerpen/Hamburg Range er sluttet en Del til 12½ Cents, Middelhavet ca. 15½ Cents.

Fra Nordstaterne er der lidet eller intet i Korn, hvorimod Kul til River Plate-Brazilien er lidt bedre. Cuba noterer stadig ca. 14/- for 5/6,000 Tonnere til U.K.-Cont.; San Domingo 16/- 16/3d. for 3,000 Tonnere. Cuba/Sverige søger Tonnage over Maj/Juli, og Noteringerne svinger fra 16/- op til 20/-. Gulfen/Murmansk har sidst betalt 9 C. for Bomuld. Gulfen/Cont., Juli/Aug., noterer 15 Cents, Korn.

Nord Pacific/U.K.-Cont. er pludselig gaaet op fra 26/3d. til 30/- for prompt, ca. 28/9d. for ultimo Maj og 27/- for Maj/Juni. Befragterne er interesseret i mere Tonnage baade for prompt og senere Positioner.

SYDAMERIKA

Hull/Buenos Aires er sluttet til 17/-, Option Rosario 18/-; Wales/Santos 15/6d., Rio 15/-. Kun spot Tonnage kommer i Betragtning, og det er et Spørgsmaal, om Stem kan arrangeres mere i denne Maaned. Rotterdam/Buenos Aires er allerede nede i 15/- pr. 10/20de Maj.

Det hjemgaaende Marked er stadig fast, og Raterne forbedres Dag for Dag; men ogsaa her er det mest prompte Baade, som interesserer. Juni/Juli Lastning har kun liden Interesse selv paa billige Betingelser.

Købmændene tager ingen Risiko, og Forbrugerne venter paa de lavere Priser, som vel maa komme engang.

Fra Salpeter-Havnene noteres Doll. 4/25 til U.S.A. pr. Juni/Aug., 25/- til Danmark i samme Termin. Peru/ U.K.-Cont., Sukker, Maj/Juni, er i 23/6d. 24/-.

ØSTEN

er fremdeles meget svag. Parcels sluttet billigt og dækker Markedet. Vladivostok/Dalney til picked ports, 15/30te Juni, er taget til 18/6d., Option Aarhus-Esbjerg 19/-. Burma/Fiume 19/-; Madras/Genoa-Marseille 16/3d. to Lossehavne; Bombay/Karachi 14/- d.w. Australien har taget en 4/5 Baade til 25/- fra Victoria, 24/- fra Sydney of 23/6d. fra Syd Australien, April, og der indikeres 25/- for Maj. En ældre 7,000 T. Baad prompt Lastning, har maattet nøjes med 22/6d. fra Sydney.

Syd Afrika byder 19/- for prompt og 22/6d. for Aug.,

Majs. Kul fra Durban er uforandret, 11/6d. 11/9d. til Bombay-Karachi; 10/6d. Singapore, 10/- Java.

TIME CHARTER

En 3/3,500 d.w. Baad søges for 3/6 Mdr. europæisk Fart til 4/- 4/3d. Transatlantisk Rundrejse indikerer 3/9d. for 7,000 Tonner. Vestindien betinger ikke over 70/80 Cents for 35/4,000 Tonner. For 6/12 Mdr. Asfalt-Fart fra Trinidad til Staterne kan antagelig faas 1/25 Doll. for 4/5,000 Tonner. Lake-trade 6/8 Mdr. noterer Doll. 2/25 for smaa Baade. I 12 Mdr. østasiatisk Fart, Levering Japan, Tilbagelevering Østen eller Sydafrika indikeres yderst 2/10½d. for 8,000 Tonner.

SEJLSKIBE

»Olivebank«, 4,350 Tons, har taget 27/6d. fra Seychelles til to Havne New Zealand, ballastgaaende fra Syd Australien. Flere Skibe ligger ubefragtede i Australien.

SKAL DEN DANSKE SMAASKIBSFART GAA TIL GRUNDE?

Translatør L. Rasmussen skriver i *Berl. Tid*:

Den Erhvervskrise, som for Tiden trykker saa stærkt herhjemme, mærkes ogsaa i Udlandet, og dette Forhold har paa Indenrigsfartens Omraade fremkaldt en Situation, som er velegnet til at vække Betænkeligheder. De daarlige Forhold i Tyskland, specielt i Hamborg, har bevirket, at hele Flaaden af tyske Smaaskibe søger op i danske Farvande, hvor de, sammen med den Flaade af hollandske Skibe, som allerede har ligget her i Aarevis, paafører vore danske Skibe en saa paa-gaaende Konkurrence, at Situationen er overmaade kritisk.

Som Illustration af Forholdene skal jeg anføre et Par Tal, der bedre end mange Ord viser, hvorledes Tilstanden er:

Fra Fakse Kalkbrud er der i Marts Maaned afskibet med danske Smaaskibe 3,971 Tons Kalksten og med fremmede Skibe 10,098 Tons. Selv om en Del af Kalken muligvis er gaaet til Tyskland, er Forholdet alligevel overmaade grelt — og endnu grellere bliver det, naar man ved, at der til Transporten af Kalk ydes et Fragttilskud af Staten.

Ved et Møde, hvori jeg forleden deltog, blev det af en af Talerne fremhævet, at vore betrængte danske Erhverv maatte bringe deres Omkostninger ned og tage Konkurrencen op, dels gennem en Nedsættelse af Lønninger og dels gennem Nedsættelse af Skatter o. l.

Ad denne Vej lader Problemet sig imidlertid ikke løse for Smaaskibenes Vedkommende.

Umuligt at konkurrere.

Vi kan ikke konkurrere med de tyske og hollandske Skibe af mange Grunde, som hverken er manglende Dygtighed eller daarlige Skibe, men udelukkende fordi vore Omkostninger er betydelig højere end Tyskernes

— og ikke lader sig reducere. Vore Hyrer er det dobbelte; vi har store Udgifter til Ulykkesforsikring (ca. 75 Kr. aarlig pr. Mand) o.s.v. Rent bortset fra det saa ofte anførte, at navnlig Hollændernes Driftsomkostninger med Skibet som Hus og Familien som Besætning er minimale. Sagen har saa ofte været berørt, men aldrig har Situationen været saa utaalelig som nu. Og vi skulde dog nødig naa dertil, at dette naturlige Erhverv, som Smaaskibsfarten er, skulde slaas i Stykker, og de Arbejdsløses Tal øges, medens en Invasion af Udlændinge søger hertil og lever paa vor Bekostning.

Dette er et Nødraab fra Folk, som kun ønsker et nemlig Arbejde. Ofte, maaske for ofte, antydes det, at Folk hellere vil være arbejdsløse, end de vil arbejde. Det gælder i hvert Fald ikke her.

Danske Skibe bør foretrækkes.

Men Lønnen — Fragten, den er for høj for de danske Skibe, vil man sige.

Vort Svar er: Vi vil forhandle, og vi vil sejle for Fragter, som er rimelige, og vore Fragter er rimelige. Men en fri Konkurrence med Udlandets lave Udgifter kan vi ikke tage op. Det betyder Ruin for de fleste Smaaskibe. Spørgsmaalet er da: Skal vi — fordi vi ikke enes om at støtte hinanden — stille se paa, at Fremmede trænger herind, skubber vore egne til Side og tager deres Plads?

Vilde det være urimeligt, om det Fragttilskud, Staten yder, betinges af, at Transporten sker med danske Skibe?

Vilde det være urimeligt, at Landets Borgere støttede deres egne Landsmænd i en ulige Kamp for Tilværelsen?

SKIBSFARTEN PAA DE KANADISKE HAVNE

Norges Rederforbund udbad sig for nogle Dage siden telegrafisk Meddelelse fra det norske Generalkonsulat i Montreal om Udsigterne for Sommersæsonens Aabning paa Havnene i Kanada og New Foundland. Tirsdag er indløbet følgende Svar:

Efter indhentede Rapporter fra Konsulerne i Trælasthavnene i St. John i Ny Brunswick vil Skibsfarten paa den nordlige Del af Provinsen antagelig ikke blive aabnet før de sidste Dage i April; heri er ogsaa indbefattet Chatham, Miramichi River. Fra Halifax meldes, at Størstedelen af Udhavnene fremdeles er lukkede af Isen; Udsigterne for snarlig Aabning er daarlige, medmindre man faar flere Ugers stærkt Tøvejr. De sydlige Havne i Nova Scotia er nu aabne. —

Havnen i Quebec er aaben, men Skibsfarten herpaa beror paa Tilstanden i St. Lawrencegulven; der rapporteres, at der ikke er nogen Trælast i Havnen for Skibning. Med Hensyn til St. Johns, New Foundland, er det umuligt at forudsige nogen Aabning for Skibsfarten. Havnene i Nord og Vest af St. Johns er antagelig aabne midt i Maj. Østkysten fra Kap Race til St. Johns er omtrent stadig aaben.

Antagelsen om en tidlig Aabning af Skibsfarten paa Montreal synes iflg. N. H. & S. T. ikke at blive til Virkelighed, idet Vejret stadig er meget koldt og Isforholdene i den ydre Del af St. Lawrence er nu saadan, at det er umuligt at give nogen Forhaandsmeddelelse om, naar Aabning vil finde Sted.

NATIONERNE FORBUND SOM POLITIBETJENT

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Folkeforbundets Start var alt andet end lykkelig, og de Aar det har virket, har ikke fæstnet og styrket det nær saa meget, som man skulde have troet. Det almindelige Indtryk er, at den store og i visse Henseender vel organiserede Institution hviler paa Lerfodder. Vi saa det for ganske kort Tid siden. En Divergens om et i og for sig underordnet Spørgsmaal havde nær ødelagt det hele. Slet saa galt gik det ikke — men Folkeforbundet fik et Grundskud, som det vil vare lang Tid førend det forvinder.

*

Alle Folkeforbundets Venner har haabet paa, og gør det endnu, at det vil udvikle sig til at blive en effektiv international Politibetjent. Det er ikke sket endnu, men der er dem der venter, at det vil komme dertil, og for kort Tid siden var der i et udenlandsk Blad en politisk Skribent, som drog en ganske besnærende Sammenligning imellem Folkeforbundet og den Udvikling, som den individuelle Retssikkerhed har været underkastet. Eksemplet illustreredes ved at nævne Middelalderens Røverriddere i Relation til Storbymernes saa godt som ganske ubevæbnede Politi. Der gik ganske vist seks hundrede Aar, førend Røverridderne naaede frem til den nuværende Retsorden, men da Udviklingen nu gaar saa meget hurtigere end dengang, vil man formodentlig ikke komme til at vente saa længe paa Idealets Oplydelse. Allerede om halvtres Aar burde man med nogenlunde Sikkerhed kunde bedømme Folkeforbundets Fremtid, og der kan vel næppe være nogen Tvivl om, at man til den Tid med langt større Tydelighed end nu kan overskue, hvilke Opgaver der kan løses, og hvilke man vil forløfte sig paa, om man tager dem op. At der altid vil være Opgaver nok, er naturligvis givet — men det er tvivlsomt om man kan faa noget ud af dem, der virkelig har Betydning for Verden; og naar Idealisterne føler sig overtydet om, at Folkeforbundet om blot en lille Menneskealder vil være den internationale Politibetjent, som vi alle maa lyde, har man Lov til at være mere end skeptisk. Det er en ren og skær Utopi. Det er sikkert rigtigt, at Middelalderens Røverridder vilde have stillet sig ligesaa skeptisk overfor Tanken om den ubevæbnede, men derfor ikke mindre betydningsfulde, Politibetjent fra i Dag. Men man maa huske paa, at der er en meget væsentlig Forskel paa Forudsætningerne for at virkeliggøre det, der for Røverridderen var en taabelig Tanke, og det, der faar os til at stille os en Smule tvivlende.

*

Den Forandring, som har fundet Sted fra Middelalderens Tid og til nu, er ganske overordenlig stor, særlig naar det gælder Retsordenens Forbedring. Den moderne Udvikling af Retssikkerheden er foregaaet sammen med Væksten i Staten. Først og sidst er den betinget af Statens Overlegenhed overfor det enkelte Individ. Naar Staten blev stærkere, tvang den Borgerne ind under Lovene. Den slog al Modstand ned for derved at styrke sig selv. For et halvt Aartusind siden kuede den opblomstrende Kongemagt Røverridderne

og Smaaafyrsterne, og skabte derved den stærke Statsmagt, som er nødvendig for at opretholde Retsordenen. Statens Magt i Forhold til Individet er siden da blevet stærkere og stærkere, og i vor Tid har Teknikens voldsomme Udvikling yderligere forhøjet Effektiviteten af de Foranstaltninger, som træffes af det Offentlige. Man har i Politibetjenten i Londons Slumkvarterer et glimrende Eksempel. Hans Fløjte er et bedre Vaaben end Staven i Baglommen; han er næsten ubevæbnet, men Straffen er streng for den, som vover at røre ved ham. Hjælpen fra de mange Kolleger er der med det samme. Takket være den moderne Teknik har den Enkelte kun en ringe Udsigt til at trodse Statsmyndigheden. Dens Love har aldrig været mindre end nu, derfor er ogsaa Retssikkerheden i Dag større end nogensinde før.

Naturligvis er den forøgede Respekt for Lov og Orden en Følge af stigende Civilisation, men man maa ikke lægge for megen Vægt herpaa. Fra ganske friske Eksempler ved man, at naar Statens Myndighed ophører, gaar det hurtigt med Opløsningen, og man kan ofte i vore Dage spore Tendenser, der henleder Tanken paa Røverridderstadiet. Civilisationen er nemlig ikke tilstrækkelig til at opretholde Lovlydigheden, det er tværtimod saadan, at det er den fremtvungne Lovlydighed, som giver de Forudsætninger, som muliggør en forbedret Civilisation. Den moderne Retssikkerhed er baseret paa den store Overmagt, som Staten har over hvert enkelt Individ. Men naar Individene i Samfundet slutter sig sammen, kniber det straks for Staten at hævde sin Myndighed. Organisationerne er stærkere end den Enkelte, og de er derfor mindre underlegne end denne. Derfor kan de stærkeste af Organisationerne blive jævnbrydige med eller stærkere end Staten. Man kan blot tænke paa den franske Stats Kamp imod de religiøse Kongregationer, vi kender Frimurerens Magt i de katolske Lande og vi har set, hvordan en hemmelig Orden som Ku-Klux-Klan har kunnet terrorisere den ene nordamerikanske Stat efter den anden. Valgforeningernes Vælde bliver større og større — Statens Magt overfor Organisationerne bliver mindre og mindre, og ofte er det umuligt for den at gennemføre sine Hensigter. Den maa vige for Talmajestæten — for de faglige Sammenslutningers mange Medlemmer.

*

Naar Middelalderens Røverridder forsvandt, var det fordi Statens Magt var større end hans, og fordi der allerede dengang var Forudsætninger for den kommende Retsstat. En fremtidig overstatslig Myndighed maa, for at være effektiv, have en saadan Overlegenhed i Magt, at den ikke kan trodses af noget eller nogen. Hvad kan f. Eks. den nuværende Domstol i Haag gøre, hvis en Stat en Dag vægrer sig ved at respektere dens Dom? Den vil staa ganske magtesløs — og den genstridige Stat kan paa sin Side gøre ganske, hvad der falder den ind.

Et af de vigtigste Spørgsmaal er, naar der tales om Folkeforbundets Fremtid, om vor Tid i sig har Forudsætninger for en saadan effektiv Superstat, ligesom Middelalderen havde Forudsætninger for den moderne Stat? Og hvor kan man i saa Tilfælde finde det Princip, paa hvilket man vil bygge den kommende Myndighed. Der er dem der tror, at de enkelte Menneskers Respekt for Lov og Ret vil forøges, samtidig med at Civilisationen gør Fremskridt. Paa den Maade vil Staterne af sig selv underkaste sig en Retsordning, som er grundet paa Moral. Det kan være, det gaar saadan, men det er forhastet ud fra nogle Erfaringer fra den individuelle Rets Omraade at drage nogle Slutninger om Retsudviklingen imellem Staterne; Individet er en levende, sjælelig Organisme, og er

(Fortsættes næste Side)

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

SKOLESKIBSSAGEN I NORGE

Som Følge af den norske Sejlskibsflaades stadige Reduktion, har Spørgsmaalet om den grundlæggende Uddannelse for unge Søfolk trængt sig frem til alvorlig Overvejelse indenfor Skibsfartsorganisationerne. Meningerne om de rette Fremgangslinjer har været noget delte, idet enkelte — hvoriblandt Landets største Rederi — har ment, at Sejlskibsuuddannelse ikke længer har den store Betydning for Tjenesten om Bord i Dampskibene som i tidligere Aar, og denne Fraktion holder derfor paa det saakaldte Apprentice-System, hvorefter Drengene optages som Lærlinge paa Dampskib med Forpligtelse til at blive om Bord i et bestemt Tidsrum, sædvanligvis 3 Aar, hvorunder de gennemgaar Graderne indtil Officersprøven. Det overvejende Antal holder imidlertid paa Sejlskibsuuddannelsen som det ønskelige primære Stadium, og da der altsaa ikke længer findes et tilstrækkelig Antal Sejlskibe, som kan optage Tilgangen af Mandskab til Handelsflaaden, har man altsaa været nødsaget til at anskaffe store, sejlene Skoleskibe.

Skoleskibstræningen har dog i en lang Aarrække været praktiseret i Norge, idet flere af Søfartsbyerne har underholdt smaa Skoleskibe, hvis Aktionsradius etc. dog har været ret begrænset. De Bestræbelser, som efter Krigen er gjort for at tilvejebringe et hensigtsmæssigt Materiel til Skoleskibsuuddannelsen, har nødvendigvis maattet tage Sigte paa større Skibe, og Bergen gik her i Spidsen ved Erhvervelsen af det store tyske Skoleskib »Grossherzog Friedrich August«. Dette Skib, som under norsk Flag har faaet Navn efter

Statsraad *Lehmkuhl* (det Bergenske Dampskibsselskabs kendte Chef), der havde været Sjælen i Arbejdet for Skibets Anskaffelse, har Plads til 200 Dreng, som under et 5 Maaneders Ophold om Bord søges bibragt de Færdigheder, en Sømand tidligere erhvervede under Tjenesten om Bord i et almindeligt Sejlskib.

Foruden Bergen har ogsaa Oslo et Skoleskib i Drift, gamle »Statsraad Erichsen«, som man længe har ønsket ombyttet med et større Skib. Penge hertil har man ogsaa, men man har hidtil ikke fundet noget passende Skib.

I disse Dage har Trondhjem kunnet indregistrere den prægtige nye »Tordenskjold« til Afløsning af det mindre Skoleskib af dette Navn, som havde været stationeret i Trondhjem lige siden Aar 1900. Førstnævnte Skib er bygget i 1905 og var tidligere under dansk Flag, men indkøbtes i Fjor af Trondhjems Skoleskibskomite og har nu i et Aars Tid ligget ved Trondhjems Mekaniske Verksted under Ombygning for sit nye Formaal. Det præsenterer sig nu som en Bark med et overordentlig tiltalende Udseende, og Udstyret om Bord er ogsaa førsteklases i enhver Henseende.

Den næste By, som staar for Tur med Erhvervelse af Skoleskib, er Kristianssand, hvor man har valgt at skride til Bygning af et nyt Skib, for at faa det helt ud skikket for det lokale Nutidsbehov. Kontrakt herom blev indgaaet i Fjor med et Værksted i samme By, og det vil antagelig ikke vare længe, før ogsaa Sydnorge har faaet et Skoleskib, som er denne Landsdel med dens store Søfartstraditioner værdigt.

(Fortsat fra Side 277).

derfor under Indflydelse af moralske Love. Staten er ogsaa en levende Organisme, men den har ingen Sjæl og den er derfor ikke moralsk. At gøre Forsøg paa at drage en Analogi mellem det, som gælder for Individet og det, som er bestemmende for Staten, vil vise sig at være galt. *K. G. Bolander* har Ret, naar han hævder, at det vil føre til en Fejlslutning.

Andre igen har været af den Mening, at ligesom den vaagnende Nationalitetsfølelse blev Grundlaget for Nationalstaten, vil engang med Tiden en international Retsorden bygges paa Følelsen af det alment menneskelige Fælles. Det er dog næppe sandsynligt, at en saadan Følelse skal kunne vokse sig saa stærk og omfattende, at den vil formaa at skabe ikke blot en nominel Superstat, som vil blive til liden Nytte, men en virkelig Myndighed, en Magt, der er hævet saa højt over Staterne, som Staterne nu er hævet over Individet. En saadan Myndighed vil kunne faa den Effektivitet, vil blive den Politifaktor, som Folkeforbundet næppe naar at blive. Men kan den skabes — og vil de forskellige Lande skabe den, om de kunde. Man har Lov til at tvivle.

Johannes Lehmann.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

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

FRAGTRATETALLET FOR MARTS 1926

Fragtratetallet er for Marts beregnet til 100.6:

Jan.—Marts 1925 gsnl.....	100.0
Januar 1925.....	102.1
Februar —.....	99.2
Marts —.....	98.8
April —.....	95.4
Maj —.....	92.8
Juni —.....	93.6
Juli —.....	94.8
August —.....	94.5
Septbr. —.....	95.6
Oktober —.....	101.2
Novbr. —.....	104.5
Decbr. —.....	105.9
Januar 1926.....	103.1
Februar —.....	102.5
Marts —.....	100.6

Fragtratetallet var herefter ca. 2 pCt. lavere i Marts end i Februar. Nedgangen var mest fremtrædende i amerikansk Timecharter og i en Del af Kulfragterne; i Majsfragterne var der en begyndende Opgang. Noteringer for Østersøtrælast er endnu ikke taget med i Opgørelsen efter Vinterstandsningen.

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VATOR«.
Vickers Stærnrørsolie NEOX og NEOX D.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedok og Skibsværfts Nybygning Nr. 178 s.s. »Cadmus«, bygget for Regning D/S. A/S. »Banafart«, Oslo, afholdtes Lørdag i Sundet.

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

Længde mellem Perpendikulærerne.....	265'—0"
Bredde paa Spant	39'—0"
Dybde til øverste Dæk.....	24'—0"

og det er forsynet med en 2,500 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Overheder og Oliefyring.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

Erstatning for Rømning.

En 27-aarig Fyrbøder stod forleden i Esbjerg Søret tiltalt for Rømning fra D.F.D.S.'s Dampner »Virginia«, medens denne laa i New Orleans. Det var, sagde han, kun sket, fordi han var syg og man ikke vilde hente Læge til ham. Han har tidligere maattet vedtage en Bøde for Rømning, og nu fik han en ny Bøde paa 50 Kr., og desuden skal han betale Sagsomkostningerne samt 650 Kr. i Erstatning til Selskabet.

Kommet til Skade.

Styrmænd Peder Mortensen fra Fanø, der i den senere Tid har sejlet som Matros med Dampneren »Merkur« paa Ruten Esbjerg—Hamburg, kom Torsdag Eftermiddag alvorligt til Skade, medens man var i Gang med at faa nogle Kreaturer om Bord i Esbjerg Havn. Han blev helt overtrampet af en Tyr, hvorved 3 Ribben brækkede, og Hoved og Arme blev læderede. Han blev straks ført til Sygehuset.

A A R S R E S U L T A T E R

Dampskibsselskabet Svendborg afholdt forleden Ordinær Generalforsamling. Skibsreder A. P. Møller aflagde Beretning, og udtalte bl. a., at Sejladsen i Fjor har været en Skuffelse, og Resultatet er det ringeste, Selskabet, i Forhold til dets Virksomhed, har oplevet.

Naar Bestyrelsen foreslaar 12 pCt. i Udbytte, er det ud fra den Betragtning, at Aktionærerne i et saa velfunderet Selskab i det længste bør have en rimelig Rente af deres Midler. Aarets Overskud hjemler ikke dette Udbytte, men er, suppleret med 200,000 Kr., overført fra Konto for Skatter. Selskabet har i de tidligere, gode Aar hensat noget mere paa denne Konto, end der virkelig kommer til Udbetaling, og denne Overførsel er derfor fuldt ud berettiget.

De til Udlandet solgte Skibe sejler under dansk Flag paa eet nær, der for at indhøste Erfaringer og af Hensyn til de høje danske Lønninger m. m. efter

TVANGSAUKTION OVER SEJLSKIBE

Rederiet »Panis«, der ejede 6 Skibe, er fornylig blevet opløst, og Mandag solgtes dets Flaade ved Auktion paa Svendborg Raadhus.

Det drejede sig om følgende Skibe: 4-mst. Skonnert »Kaj Hvilsohm« paa 540 Tons, 3-mst. Skonnert »Johanne« 430 Tons, 3-mst. Skonnert »Dagny« 380 Tons, 3-mst. Skonnert »P. Rasmussen« 370 Tons, 3-mst. Skonnert »Elisabeth Eff« 360 Tons, og endelig 3-mst. Skonnert »Vesta« 260 Tons. Alle Skibene er saa godt som nye, de fleste er bygget under Krigen, og de har da ogsaa været meget dyre. Købesummen andrager nemlig ikke mindre end godt 1½ Million Kr. for alle Skibene tilsammen,

Et nyt Loddeapparat.

En tysk Skibsfører har konstrueret et nyt Loddeapparat. Det bestaar af en Slags Bombe af særlig Form, som kastes i Vandet og eksploderer, naar den naar Bunden. Bomben kan ikke antændes om Bord eller paa Vejen gennem Vandet. Naar den er kastet i Vandet, falder den med en Hastighed af 2 Meter i Sekundet. Ved Udkastningen bruges et Stoppeur, og naar Eksplosionen høres, viser Tidsforskellen Vanddybden.

Indtil en Dybde af en Snes Favne kan man tydelig høre Eksplosionen; paa større Dybder maa Undervandsmodtageren benyttes. Forsøg har vist, at Lodskud med det nye Apparat blev taget med en Nøjagtighed af en Tiendedel Meter.

Brand om Bord.

Ved 5-Tiden Lørdag Eftermiddag opstod der Brand i Dampskibet »Axel«, som tilhører Holm og Wonsild og for Tiden er til Reparation paa Københavns Flydedok.

Branden var opstaaet i Kabelrummet i Forskibet, ved at en glødende Nitte var faldet ned i noget gammelt Tovværk og havde tændt Ild. Der blev alarmeret baade hos Københavns Brandvæsen, som mødte med stor Udrykning, og hos Havnevæsenet, hvorfra »Asa« blev sendt til Hjælp, men Ilden blev hurtigt dæmpet, uden at selve Skibet havde taget synderlig Skade. Der forestod dog et større Oprydningsarbejde, da der laa Gløder og ulmede i Tovværket, og først efter et Par Timers Forløb kunde Brandvæsenet tage hjem.

Isens Havarister.

Den amerikanske Dampner »Algossy« har lidt ret alvorligt Havarier i Isen ved Hangö. Efter en midlertidig Reparation hos Burmeister & Wain er Dampneren nu afgaaet til New York.

Udfor Reval har Det Forenedes Dampner »Svava« siddet fast et Par Maanedes. Den er gaaet til Helsingør for Reparation.

Bygningen blev sat under fremmed Flag. Lønningskontoen i denne Baad er kun omtrent 50 pCt. af Lønningskontoen i Søsterskibene under dansk Flag, medens Kostholdet paa Grund af den fremmede Besætnings større Nøjsomhed er ca. 20 pCt. lavere. Sociale Udgifter m. m. er ogsaa lavere. Det var hans Opfattelse, at Kravene til Lønninger, Kost, Ferier, sociale Udgifter, Tilsynsafgifter o. s. v. indenfor dansk Skibsfart i Virkeligheden er presset for højt op, og at det vil vise sig, at denne Skibsfart ikke vedblivende kan trives, med mindre disse Forhold i nogen Grad afhjælpes. Det kan imidlertid ikke noksom fremhæves, at jo større Dygtighed og Pligtiver, der vises af alle om Bord, jo længere vil det være muligt for dansk Skibsfart at trives selv med et relativt højt Løn niveau m. m. Desværre synes der at vise sig en Tendens til, at den rette Forstaaelse heraf paa sine Steder mangler.

De opnaaede Priser var følgende: »Kaj Hvilsohm« 26,000 Kr., »Johanne« 21,000, »Dagny« 21,000, »P. Rasmussen« 16,000, »Elisabeth Eff« 26,000 og »Vesta« 14,000.

For fire Aar siden købtes det billigste af dem for 180,000 Kr. Der var mange Søfartsinteresserede til Stede ved Auktionen. Alle Skibe tilsloges Konsul Aksel Nielsen, Svendborg.

Rederiet »Panis« blev stiftet i 1918 og havde da 8 Sejlskibe. Aktiekapitalen var 1 Million Kr., men blev senere forhøjet. Det første Aar gav Selskabet 600,000 Kr. i Overskud, 1919 næsten 2 Millioner, 1920 1,125,000 Kr., 1921 viste derimod et Underskud paa ca. 145,000 Kr., medens det i 1922 kun var ca. 41,000 Kr., og for en Maanedes Tid siden likviderede man.

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: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLÆSK KUL-APBEJRDNINGSHAVN
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULKESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSKEL

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.	} »Lambert, 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	} »Lambert
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} »Lambert, Grimsby
Immingham, Dock Offices	

GOOLE

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 9269

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.

T. SHERBURN

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

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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 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

Entrepenører 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

BURNISLAND

The R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

TELEGR.-ADR.: Rescue, Sunderland.
SUNDERLAND
Ejere af de kraftige Skrue- samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars · »Robert L. Cook · »Huttons · »Stage
AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøg. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NORLAND

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchell
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 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.

POSITIONSLISTE PR. 19. APRIL 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
 s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 16.4.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Absalon*, Jessen, afg. San Domingo 15.4.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Ushant 16.4. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Aladdin*, oplagt.
 s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
 s.s. *Alfa*, ank. Valencia 18.4.
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Bremen 16.4.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 13.4.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Havana 14.4.
 s.s. *Anna*, afg. Klaipeda 17.4.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Moji 11.4. til Vancouver.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Savannah 19.4.
 s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Yokohama 1.4.
 s.s. *Argentina*, afg. Cardiff 27.3. til Montevideo.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon 13.4. til Bahia Blanca.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. St. John 16.4.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Wladivostock 15.4.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Burntisland 18.4.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Seaham 17.4.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Colombo 17.4.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Hull 17.4.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 14.4.
 s.s. *Æxel*, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt i København siden 8.12.25.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Eksportfart, afg. København 19.4. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Dok i Frederikshavn siden 1.4.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Cardiff 16.4. til Algiers.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Barry 16.4.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Danzig 16.4. til Boness.
 s.s. *Bodil*, afg. Hangø 9.4.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
20. APRIL 1926.

London	18,57	Madrid	55,15
New York	383,00	Amsterdam	153,70
Berlin	91,10	Stockholm	102,40
Paris	12,70	Oslo	83,60
Antwerpen	14,20	Helsingfors	9,64
Zürich	74,00	Prag	11,34
Rom	15,55	Wien	54,05

s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Reval 16.4. til Hull.
 s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Portland Ore 15.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N.S. 14.4.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Blyth 18.4. til København.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Rut.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Antwerp 14.4.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt siden 25.3.26.
 s.s. *Broholm*, afg. Algier 17.4. til Tunis.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt siden 20.11.25.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Korsfjorden 16.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. København 18.4.
 s.s. *Britta*, ank. Hangø 3.4.
 s.s. *Børglum*, Møllerup, ank. New York 16.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 10.4. til Skandinavien.
 s.s. *Carmen*, ank. Grimsby 19.4.
 s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt i København siden 17.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. København 18.4.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Oran 17.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Philadelphia 16.4.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Oran 14.4. til Rufisque.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. New York 17.4.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Port Talbot 10.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), pass. Gibraltar 17.4.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Pensacola 31.3. til Vestitalien.
 s.s. *Danefelt*, oplagt i København.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. Danzig 16.4.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Nordenham 12.3.
 s.s. *Danery*, Jørgensen, afg. Danzig 17.4. til West Hartlepool.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 1.4. til København.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Colombo 17.4.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Norfolk Va. 9.4.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Gulfport 18.4.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Hangø 11.4.
 s.s. *Douro*, Holst, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. San Carlos 19.4.
 s.s. *Ebba*, afg. Barcelona 17.4.
 s.s. *Ebro*, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Egholm*, oplagt i København siden 18.4.
 s.s. *Elite*, Schmidt, afg. Danzig 16.4. til London, pass. Kielerkanal 18.4.

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

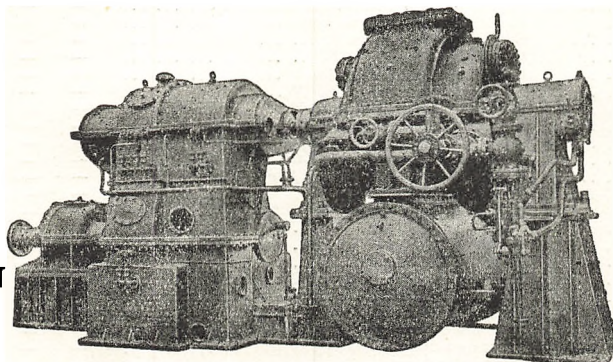
MED TANDHJULS-UDVEKSLING

DRIFTSIKKER

ØKONOMISK

ENKEL

KONSTRUKTION



LILLE RUMFANG

LILLE VÆGT

LET

TILGÆNGELIG

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

AKTIESELSKABET

ATLAS

KJØBENHAVN L

s.s. *Ella*, Falkenberg, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Riga 14.4.
 s.s. *Elsborg*, ank. Huelva 17.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Odense 16.4.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Seaham 13.4.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Arendal 16.4.
 s.s. *Erik*, Kulhulk i København siden 8.3.26.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Rufisque 16.4.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Rufisque 14.4.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 17.4.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Abo 5.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Heysham 17.4. til Dunston.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, København-sydfynske Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Nakskov 16.4.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Genoa 15.4. til Bona.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sonderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 7.4.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Dok i Fr.havn siden 17.4.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Lissabon 13.4. til København.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. København 18.4.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Havana 13.4.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. San Juan 16.4.
 s.s. *Frederik VIII*, henligger i København.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Genoa 11.4.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Helsingør 13.4.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Port Talbot 12.4.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. Tuborg 2.4.
 s.s. *Gorm*, Jørgensen, i Dok i København siden 17.4.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Hango 16.4.
 s.s. *Gunver*, afg. London 19.4.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Cardiff 17.4.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, oplagt i København siden 13.3.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. København 17.4.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norfolk Va. 5.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Greenock 15.4.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Danzig 12.4.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Abo 18.4.
 s.s. *Helga*, ank. Abo 12.4.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 15.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Valencia 31.3.

s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. København 11.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 20.4. til Swansea.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Aalborg 20.4. til Horsens.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, oplagt i København.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Dakar 17.4.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Savannah 11.4.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Rufisque 15.4.
 s.s. *Inger*, pass. Seine 19.4.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. St. John 16.4. til Hull.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Santiago 16.4. til U.S.A.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Hongkong 18.4.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Seattle 3.4.
 s.s. *Jenny*, afg. Swansea 14.4.
 s.s. *Johanne*, afg. Swansea 16.4.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, afg. Swansea 14.4.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk 6.4.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, pass. Perim 19.4. p. R. t. Suez.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 15.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Charleston 5.4. til London.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. København 11.4.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Wismar 16.4.
 s.s. *Karla*, afg. Antwerp 17.4.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Manchester 19.4. til Liverpool.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 17.4.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Sarpsborg 31.3. til Boston.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Valencia 17.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Danzig 18.4.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i København siden 2.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i København siden 19.4.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Antilla 12.4.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Southampton 16.4.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Melbourne 4.4. til Soerabaya.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Saloum 13.4.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Danzig 15.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Skagen 15.4.
 s.s. *Lillian*, pass. Hangö 4.4.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart København-Limfjordsstationerne.

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.: »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.	»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«
Abo	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«
Iakobstad	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«

s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Halifax 19.4.
s.s. *London*, Caspersen, pass. København 19.4. p. R. t. West Hartlepool.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Cardiff 18.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, ank. Reval 16.4.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. København 20.4. til Tyne.
s.s. *Maja*, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Rotterdam 16.4.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. København 19.4.
s.s. *Margit*, Jensen, pass. Ushant 18.4. p. R. t. St. Vincent.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Cardiff 16.4.
s.s. *Margrethe*, Jørgensen, afg. London 17.4. til Nørre Sundby.
s.s. *Marie*, afg. Cardiff 13.4.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt i København.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, afg. Antwerpen 4.4.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. Seccandee 8.4.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Esbjerg 17.4. til Cardiff.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 14.4. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 14.4. til Licata.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Denia 15.4. til Portimao.
s.s. *Mjølner*, Rasmussen, ank. Barcelona 9.4.
s.s. *Møen*, Ankersø, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Ziguinchor 14.4.
s.s. *Nancy*, ank. Hangö 13.4.
s.s. *Natal*, Røder, ank. Middlesbrough 17.4.
s.s. *Nautik*, afg. Hangö 19.4.
s.s. *Neptun*, ank. Swansea 18.4.
s.s. *Nerma*, afg. Hangö 17.4.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Montevideo 15.4. til Bahia Blanca.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt i København siden 9.2.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, afg. Port Empedocle 18.4.
s.s. *Nordsøen*, afg. Stettin 16.4.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Danzig 15.4.
s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Durban 1.4. til Singapore.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Horsens 18.4.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, i Dok i Helsingør siden 7.4.
s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
m.s. *Oregon*, Holst, ank. Bahia Blanca 17.4.
s.s. *Orion*, Madsen, ank. Dakar 6.4.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 9.4. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Swansea 17.4.
s.s. *P. N. Damm*, afg. Cardiff 15.4.
s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Hamburg 9.4.
m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Batavia 18.4. til Semarang.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Melbourne 18.3.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, afg. New York 14.4. til Kbhvn.
m.s. *Peru*, Rasmussen, afg. St. Thomas 8.4. til Hull.
s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Dunston 16.4. til St. Vincent.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, pass. Skagen 19.4. p. R. t. West Hartlepool.

R

s.s. *Randi*, ank. Aguilas 18.4.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Suez 16.4.
s.s. *Rhone*, Kjær, ank. Leith 19.4. i Eksportfart.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, afg. Riga 19.4.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aalborg 15.4.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Milazzo 12.4.
s.s. *Rota*, Rivold, ank. Newcastle 18.4. i Eksportfart.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Dok i Helsingør siden 14.4.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 7.4. p. R. t. New York.

s.s. *Seine*, Barzig, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Penang 17.4. til Colombo.
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Danzig 15.4.
m.s. *Siam*, Heindorn, afg. San Francisco 17.4. til Sydney.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. Cienfuegos 11.4. til New Orleans.
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Nauru 9.3.
s.s. *Sierra Nevada*, Lorentsen, pass. Algier 18.4. p. R. t. Bona.
s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Valencia 2.4.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Haderslev 19.4. til København.
s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Livorno 12.4.
s.s. *Simone*, Christensen, pass. Skagen 19.4. p. R. t. Kolding.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 27.3.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Oran 17.4.
s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. London 19.4.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 18.4. til Aalborg.
s.s. *Skodsborg*, Grove, pass. Brunsbüttel 17.4.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Barry 13.4.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Odense 19.4.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. København 2.4.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 15.4.
s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Brindisi Roads 17.4.
s.s. *Stella*, afg. Newport 15.4.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt i Frederikshavn.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 14.4. til Manchester.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Struer 19.4. til København.
s.s. *Svend Pii*, afg. Cardiff 14.4.
s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Riga 14.4.
s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. København 10.4.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Swansea 19.4.
s.s. *Taarborg*, ank. København 8.11.25.
s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Danzig 16.4.
s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
s.s. *Texas*, oplagt siden 7.4.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Eksportfart, afg. København 19.4. til Nakskov.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, pass. Carvoeiro 16.4.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 17.4. til La Rochelle.
s.s. *Tjaldur*, Madsen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. København 16.4.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. San Francisco 9.4. til Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Port Pirie 12.4.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Tula*, Ankersen, afg. Neapel 19.4. til Catania.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 16.4.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 13.4.
s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Panama Kanal 9.4.

V

s.s. *Valborg*, ank. Valencia 3.4.
s.s. *Vega*, Madsen, ank. Bremen 12.4.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Halifax 12.4.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør Red 13.4.
s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Lousiburg N.S. 17.4.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Newport Mon 16.4.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, pass. Emden 18.4.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Stettin 13.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers-Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Beaumont Tex. 14.4. til New Orleans.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, ank. Stettin 19.4.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. St. Catherines.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 15.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Oran 16.4.

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
VESTRE BOULEVARD 38, KØBENHAVN B

Telefon 2070-12 610
samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.ADR.:

»WILTON, ROTTERDAM«

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**J. ANDERSEN & CO**
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Montreal Ship Supply Company

AGENTER FOR SKANDINAVIEN:

FERD. PHILIPSON & CO.

AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVN

MONTREAL (CANADA)

TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREAL

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

LONDON AGENT:

C. P. FRESHWATER

101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPEN

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

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

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: DENIELSEN. Telefon No. 408.
Codes: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906**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.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredereforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredere Protection Club

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 4403
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

løvrigt 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.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmsild"
Amallegade 36

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«

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

F. V. T. NIELSEN SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5^{III}, København K · Telf.: Byen 6500

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901-6885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København
Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise
ALTONA · ELBE

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



Forsikrings-Aktieselskabet "SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

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.

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

AMSTERDAM

ZAANDAM

ANTWERPEN

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 18

FREDAG 30 · APRIL 1926

33 · AARG

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

MUSSOLINI-AANDEN

V or Fremtid ligger paa Havet,« sagde Mussolini for nylig. *Lloyd's* seneste Oversigt over den under Bygning værende Handelstonnage, tidligere omtalt i dette Blad, modsiger ikke Italiens store Statsmand. Tværtimod. Ifølge *Lloyd's* Tal er Storbritannien ganske vist den førende Nation med 843,070 Tons under Bygning, men Italien kommer som Nummer to med 298,530 Tons, derefter følger Tyskland og Frankrig med henholdsvis 216,871 og 155,965 Tons.

Det er ikke tilfældigt, at Italien i Øjeblikket hævder sig saa smukt paa dette specielle Felt. Hvad enten man kan lide det eller ej, kommer man ikke uden om, at dette er et af Resultaterne af den Aand — Mussolini Aanden — som fødtes i Italien i 1922 som Protest imod de kaotiske Tilstande, som en svag Regering og overmodige Arbejderorganisationer havde skabt. Hele det italienske Trafikvæsen var paa det Tidspunkt i Opløsning. Sømændenes Syndikat var ikke tilfreds med at opnaa Nedsættelse af Arbejdstid og højere Løn. Det arbejdede paa intet mindre end revolutionær Omvæltning efter bolshevistisk Recept. Disciplinen undermineredes ombord og mellem Havnearbejderne, og mange Oplægninger blev Følgen heraf. I italienske Havne herskede et fuldkomment Pøbelregimente med daglige blodige Sammenstød mellem arbejdsvillige og Bolsheviker. Hele Landets Økonomi led under disse Rædselstilstande, navnlig da ogsaa Udlandets Skibe ophørte med at benytte italienske Havne som Følge af Usikkerheden og Forsinkelserne, og stadig ændrede og forhøjede Havneafgifter — det sidste var praktisk talt det eneste konkrete, som den daværende svage Regering gennemførte i dens forgæves og fortvivlende Forsøg paa at faa Pristal, Arbejderkrav og Erhvervs-tarv til at gaa op i en højere nationaløkonomisk Enehed. Og det bidrog som sagt sit til at jage den udenlandske Skibsfart væk fra italienske Havne. Inden for Jernbanevæsenet var Tilstandene endnu grellere end i Skibsfarten, men Pladshensyn forbyder os at komme ind herpaa.

Ud af dette Kaos har Mussolini-Aanden skabt de nuværende gode Tilstande i Italiens Trafikvæsen. Datid og Nutid belyses paa særdeles interessant Maade af følgende Tal. I 1920-21 blev der ikke lagt Køl til noget Skib paa italienske Værfter. I 1923 lagdes Køl til 7 Skibe (30,000 Tons), 1924 til 22 svarende til 143,045 Tons, og i de første 6 Maaneder af 1925 til 13 Skibe af en samlet Tonnage af 126,450. Siden 1921 er den italienske Handelsflaade blevet forøget med 108,000 Tons pr. Aar — et Tal, der er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som Forøgelsen er sket til Trods for, at de forskellige italienske Rederivirksomheder samtidig har skilt sig af med en Masse forældet Tonnage.

Mussolini-Aanden har for Italiens Skibsfart betydet Arbejdsro, ordnede Tilstande og stigende Velstand samt formindsket Arbejdsløshed.

THE COPENHAGEN CONVENTION

D er foreligger nu en trykt og detaljeret Fremstilling af Plenarmøder, Udvalgsbetænkninger og Re-kommandationer fra den Nordiske Konference i København August/September 1925. Vi har tidligere omtalt denne Konference og den Konvention, der blev til under Kontorchef i Erhvervsministeriet E. Krogh's Præsidium, og som er ret enestaaende i sin Art. Det er første Gang i Nordens Historie, at Norge, Sverige, Finland, Danmark og Island i Samdrægtighed underskriver en Traktat af denne Karakter. Forhaabentlig bliver det ikke sidste Gang. For her er vi inde paa det rigtige — et Skib med danske, islandske, norske, svenske eller finske Skibspapirer er efter denne Konventions Ratifikation anerkendt i hvilket som helst af de nævnte Lande. Eller, som det hedder i Konventionens Paragraf 3: »Ethvert Skib, der er forsynet med behørig og gyldige nationale Certifikater eller dertil svarende Bevisligheder, skal, forsaavidt angaar ethvert Forhold, for hvilket disse Dokumenter tjener til Bevidnelse, i de andre kontraherende Staters Havne kun være undergivet saadan Kontrol af de offentlige Myn-digheder dér, som er nødvendig for at konstatere, at de behørig Certifikater eller Bevisligheder findes om Bord«.

The Copenhagen Convention, som den er døbt, har den rette Fordragelighedens Aand over sig. Lad os citere et Stykke af Paragraf eller Artikel 5 af dette fortræffelige Arbejde:

De kontraherende Stater vil hver for sig bestræbe sig for at udvide og styrke Samarbejdet vedrørende Lovgivningen om Kontrollen med Skibes Sødygtighed og om Sikkerheden for Menneskeliv paa Søen og vil i den Anledning

- 1) til enhver Tid holde de øvrige Signatarlande nøje underrettet om alle Bestemmelser paa det herhen hørende Omraade, som maatte blive udfærdigede i vedkommende Land;
- 2) i det Omfang, som Omstændighederne tillader det, opret-holde et nøje Samarbejde ved Forberedelsen af nye Bestemmelser;
- 3) i det Omfang, som Omstændighederne tillader det, i Fællesskab forberede de kontraherende Staters Stilling til den øvrige internationale Lovgivning angaaende de i denne Konvention omhandlede Forhold.

Indtil anden Bestemmelse træffes, anmodes den danske Regering om at samle alle herhen hørende Oplysninger og Forarbejder og forelægge dem for de kontraherende Staters Regeringer.

The Copenhagen Convention, som forøvrigt er aaben for Tiltrædelse fra andre Lande, er nøje i Overensstemmelse med den Aand, der herskede paa den nylig afsluttede Internationale Skibsfart Konference i London, hvor man vedtog en Henstilling om »ved gensidige Traktater at skabe en Mulighed for gensidig Anerkendelse for Certifikater udstedt af de nationale Skibstilsynsmænd«.

DANMARK OG POLEN

Danmark og Polen staar paa saa mange Maader hinanden nær. Et lykkeligt Samarbejde paa flere af Erhvervslivets Felter har længe været i fuld Gang, og der er ingen Tvivl om, at de kommende Aar vil se dette yderligere forøget, bl. a. ogsaa paa Skibsfartens Omraade. Det er derfor baade glædeligt og naturligt, at Polen bliver det første Land, med hvilket vi afslutter en lignende Voldgiftstraktat som med vore skandinaviske Brødrelande.

I Dagene den 21. og 22. April 1926 har der i Udenrigsministeriet fundet Forhandlinger Sted mellem Repræsentanter for den danske og den polske Regering vedrørende Afslutningen af en Forligs- og Voldgiftstraktat mellem Danmark og Polen.

I Forhandlingerne deltog fra dansk Side: Direktør i Udenrigsministeriet, Grev E. Reventlow og Afdelingschef i Udenrigsministeriet Georg Cohn, samt fra polsk Side: Polens Gesandt for Danmark, Grev C. J. Rozwadowski og Afdelingschef i det polske Udenrigsministerium, Dr. J. Makowski.

Der tilvejebragtes Enighed om en Traktat, hvorved de to Stater forpligter sig til at afgøre ad fredelig Vej alle Tvistigheder, som maatte opstaa imellem dem, uden nogen Undtagelse. Tvistighederne bliver først at forelægge et staaende Forligsnævn til uforbindende Forligsbehandling. Saafremt en Løsning ikke ad denne Vej tilvejebringes indenfor en nærmere fastsat Frist, kan hver af Parterne forlange Tvisten afgjort ved Voldgift med bindende Forligsbehandling. Saafremt en Løsning ikke ad denne Vej tilvejebringes indenfor en nærmere fastsat Frist, kan hver af Parterne forlange Tvisten afgjort ved Voldgift med bindende Virkning.

Traktaten er nu underskrevet baade af Grev C. J. Rozwadowski samt af Udenrigsminister, Grev Carl Moltke.

DOM OM AFMØNSTRING

I 1922 blev Maskinmester *Overgaard* forhyret som 1. Mester paa »Torm«s Damper »Thyra S.«. I Januar 1926 blev han efter 3 Maaneders Opsigelse afmønstreret i Newcastle med Hyre til Afmønstringsdagen. Det er Maskinmestrenes Organisation ikke tilfreds med. De hævder, at *Overgaard* kun kunde afmønstreres i dansk Havn, idet han var paamønstreret i København. Og de har da paastaet Rederiet dømt til at betale 170 Kr. i Rejseudgifter og 1 Maanedes Hyre, 610 Kr.

Sømandslovens Paragraf 12 siger: Er en Sømand forhyret for bestemt Tid eller med aftalt Opsigelsesfrist uden aftalt Fratrædelsessted, og Tiden udløber under en Rejse, gælder Aftalen til Skibet anløber en Havn for at losse eller laste.

Og Paragraf 13: Hvis ikke andet er aftalt om Tjenesteforholdets Varighed, kan Aftalen fra hver af Siderne opsiges til Fratrædelse i enhver Havn, som Skibet anløber for at losse eller laste. Er Sømanden dansk og forhyret her i Riget, kan Aftalen dog fra hver af Siderne kun opsiges til Fratrædelse i dansk Løsnings- eller Lastningshavn.

Maskinmestrene henviser til, at deres Overenskomster lige siden 1907 er gaaet ud fra, at Fratrædelse skal ske i dansk Havn.

Men Sø- og Handelsretten udtaler, at Paragraf 13 ikke kan finde Anvendelse paa nærværende Tilfælde, og at Paragraf 12 udtrykkelig siger »en Havn«, hvorved maa forstås en hvilken som helst Havn. Og Rederiet blev da frifundet.

Bag denne Dom gemmer sig en Historie. Da Rederne i sin Tid førte Forhandlinger henholdsvis med Mestrene og Styrmandene om Afmønstring, foreslog Rederne, at denne skulde finde Sted i dansk Havn. Dette gik Styrmandene ind paa, men Mestrene vilde ikke, saa det er jo ejendommeligt, at de nu anlægger Sag paa dette Grundlag.

SKANDINAVISK BALTISK MESSE

Den Skandinavisk-Baltiske Messe, som forsøgsvis afholdtes sidste Aar i Stockholm, blev en saa stor Succes, at man har besluttet at gøre den til en permanent Institution, en aarligt tilbagevendende Begivenhed. Et mægtigt Propaganda-Arbejde er sat i Gang over hele Verden for at skaffe saa mange Udstillere og saa mange Besøgende som muligt til denne Messe. Den svenske Regering yder alle mulige Lettelser paa Trafikkens Omraade, og der etableres faste Luftruter mellem Stockholm og forskellige baltiske Centrer.

Ligesom sidste Aar deltager Danmark, Norge, Finland, Polen, Rusland, Estland, Letland og Lithauen i Messen. De danske Deltagere i sidste Aars Messe var særdeles tilfredse med Resultatet, og man maa derfor haabe, at Danmarks Deltagelse denne Gang bliver større og mere alsidig og mindre tilfældig end sidste Aars. Man har fra forskellig Side her i Landet indvendt, at skal man udstille for Balterne, bør man gøre det henholdsvis i Reval, Riga, Warzava og Kovno. Det er selvfølgelig en udmærket Ide at gøre dette, og man maa oprigtigt haabe, at det lykkes at finde en dygtig og indflydelsesrig Mand, der kan arrangere slige Messer i nævnte Hovedstæder. De vil sikkert betale sig — næsten al Messedeltagelse betaler sig, naar man ikke ligefrem sender Kul til Newcastle eller Øl til Tyskland. Men derfor er der jo absolut ingen Grund til ikke ogsaa at udstille i Stockholm. Sverige er dog vedblivende i Kraft af sin Befolknings Størrelse og Købeevne det bedste Marked for danske Varer af samtlige Lande, hvis Navne vi lige har opremset. Det er man tilbøjelig til at overse, og det er ikke helt klogt.

Det danske Kommissariat for denne Messe er Frederiksborggade Nr. 1, København K.

REGERINGERS PLIGT

Det var velgørende at høre en saa fremragende Politiker som Right. Hon. *Walter Runciman* paa den Internationale Skibsfarts Konference optræde som en veltalende Tolk for Kravet om færre Love, Forbud og Skranker. Det var Regeringernes Pligt, hævdede han under stærkt Bifald, i egen og andre Nationers Interesse at fremme den internationale Handel og ikke ved kunstige Midler hæmme Salg og Transport af Varer. De forskellige Nationer bidrog mest til Fremskridt og Velvære for alle, hvis de individuelt og kollektivt afholdt sig fra at paatvinge Skibsfarten ny Bestemmelser, og i Stedet for at bruge denne for Erhvervslivet saa vanskelige Tid til at fjerne de Hindringer, som hæmmer Skibsfarten og den internationale Samhandel, hvorved de ogsaa vilde undgaa den Friktion, som truer allevegne.

Mr. Runciman's Ord faar én uvilkaarligt til at tænke paa de mange kedsommelige Lovforslag, der er blevet fremsat i den danske Rigsdag i Løbet af Vinteren, og hvis Gennemførelse vilde have betydet en ny og utaalelig Byrde for den danske Skibsfart og en ny Kæp i Hjulet paa al international Samhandel. Heldigvis er de fleste af disse Lovforslag lagt til Side til bedre Tider, men et Par Stykker af dem — deriblandt Spørgsmaalet om en Bemandingsskala — fører endnu den Drivhustilværelse som en nedsat Kommission kan yde den. Vi har tidligere fremført en Række saglige Grunde, hvorfor en saadan Bemandingsskala ikke bør blive til Lov, bl. a. den, at vor Forlisprocent er betydeligt mindre end Norges. I Norge har man Bemandingsskala, og den eneste acceptable Grund for at indføre en saadan her skulde da være Spørgsmaalet om Passagerers og Besætningers Sikkerhed. Forøvrigt er Skibsfarten i Norge led og ked af samme Bemandingslov. Den blev vedtaget under Verdenskrigens Højkonjunktur, hvor Folk i Norge var ligesaa tossede

MINEFAREN I SORTEHAVET

Udenrigsministeriet har tilstillet Erhvervsministeriet nedenstaaende Meddelelse:

Man undlader ikke herved at meddele, at A/S Albert Jensen, Amaliegade 29 B, i en Skrivelse af 3. f. M. anmodede Udenrigsministeriet om Oplysninger om, hvorledes det nærmere maatte forholde sig med Hensyn til Rigtigheden af nedenstaaende Meddelelse, som Selskabet havde faaet tilsendt fra dets Assurandører, og som Foreningen for danske Sø-Assurandører har cirkuleret blandt københavnske Assurandører:

»Minefare. I Berlingske Tidende for 27. Februar d. A. fandtes følgende:

Russisk Advarsel mod Minefare.

Det er højst mærkeligt, hvad Russerne kan finde paa for at besværliggøre Skibsfarten. For Sortehav og Azowske Hav har den russiske Regering meddelt, at Miner kan blive udlagt ud for den russiske Kyst i en Afstand af indtil 12 Sømil fra Kysten. De russiske Havne kan uden noget forudgaaende Varsel blive lukkede naar som helst. Fremmede Skibe skal hejse Nationalflag og internationalt Kendings-signal, naar de nærmer sig en af de russiske Havne, og om Natten vise rødt Lys over hvidt Lys. De skal stoppe, naar Kanonerne affyres eller Projek-tørlys rettes imod dem. I usigtbart Vejr er det forbudt at løbe ind i Havnen, og i klart Vejr maa de kun løbe ind, naar Tilladelse gives pr. Radio.

Man maa ikke bruge private Signaler eller sætte Fartøj i Vandet, ellers udsætter man sig for Beskydning.

Enten maa man kende Bestemmelserne eller ogsaa afholde sig fra at sejle paa Sortehavshavnene.

hvormed man ikke undlader at gøre Medlemmerne bekendt.

Efter i denne Anledning at have anmodet Gesandt-

skabet i Moskva om at søge oplyst, hvad der maatte ligge til Grund for den i ovenciterede Notits omtalte, af den sovjetrussiske Regering udsendte Meddelelse, har man fra Gesandtskabet modtaget en Indberetning, hvori det meddeler, at det for at fremskynde Sagen har søgt Underretning i det officielle Pressebureau, og at Gesandtskabet derefter fra dette har modtaget følgende Oplysninger, der er tilgaaet Pressebureauet fra Marinestaben for Arbejdernes og Bøndernes Røde Flaade:

»Alle Skibe, som sejler ved Sovjetunionens Ky-ster og holder Kurs mod dens Havne, skal selv-følgelig iagttage de Regler, som er normale for at beskytte denne Sejlads. Man har ikke i Sinde at udlægge nogen Art af Minespærringer, men er tværtimod i Gang med at træffe Foranstaltninger til at fremskynde og slutte Arbejdet med at rense Sortehavet og det Azowske Hav for de Miner, som blev udlagt under Verdenskrigen og Borgerkrigen.

De gældende Regler for Sejladsen ved Sovjets Kyster fremkommer officielt i »Hydrografisk Up-ravlenje«s Cirkulærer, og disse Regler indeholder ifølge Marinestabens Opgivelse intet, der gør For-skel for Sejlads ved Sovjetkysterne og Sejlads i andre Lande med merkantil Søtrafik. I disse Cirku-lærer indeholdes der ikke nogen særlig Regel om Nødvendigheden af, at Skibe om Natten viser rødt Lys, eller noget Forbud mod Anløb af Havnene i Sortehavet under Stormvejr og lign.

»Hydrografisk Upravlenje«s Cirkulærer fordeles i stort Antal i interesserede Institutioner i Udlan-det«.

Gesandtskabet søger nu ovennævnte Cirkulæreskrift fremskaffet, og vil drage Omsorg for, at dette saavidt muligt regelmæssigt indsendes hertil.

Naar yderligere Indberetning modtages i Sagen, vil man underrette Erhvervsministeriet desangaaende.

FRA UGE TIL UGE (fortsat)

som vi hernede i Danmark til at vedtage kostbare og unyttige Love. Men i disse Dage er Norges Rederfor-bund, under Henvi-sning til den enstemmige Resolu-tion paa Mødet i December, som ogsaa vi har gjort til Genstand for Omtale her i Bladet, gaaet til Rege-ringen med et Andragende om Bemandingslovens Op-hævelse. Hovedargumentet i dette Andragende er det, at Loven er urimelig og virker uretfærdigt, fordi den generaliserer paa et Felt, hvor det er umuligt at gene-ralisere. Bemandingsloven betyder naturligvis ogsaa, at Norge stilles vanskeligere i den udenlandske Kon-kurrence, og Andragendet fremhæver, at de norske Sø-mænd er saa duelige, at de saa sandelig ikke kræver særlig Beskyttelse.

Hvorledes den norske Regering vil stille sig til dette Andragende er selvfølgelig vanskeligt at sige. Tager man imidlertid i Betragtning, at den nuværende nor-ske Regering sidder paa et Ned-med-Udgifterne Pro-gram, skulde man synes, at Andragendet har gode Mu-ligheder for at finde et lydhørt Øre.



FORBUD MOD INDFØRSEL AF UDENLANDSKE PENGE TIL TOGO

Den franske Republiks Præsident har under 8. Marts udstedt et Dekret, hvorved Indførsel af udenlandske Penge i Territoriet Togo, der er under fransk Mandat, forbydes.

Der kan dog af Republikkens Kommissær gives sær-lig Tilladelse til Indførsel af saadanne Penge.

Enhver der overtræder eller forsøger at overtræde Dekretets Bestemmelser, straffes med Fængsel fra en Maaned til to Aar og Bøder fra 100 Frcs. til 5,000 Frcs. eller en af disse Straffe.

De beslaglagte Penge konfiskeres, ligeledes Trans-port-Materiellet.

BJERGNINGSSAG

Natten til den 1. November led den danske Damper »Themis« Havari paa Maskinen syd for Trelleborg. Man blussede flere Gange efter Hjælp, og om Morgen kom den estniske Regerings Damper »Sakala«, hvilken det efter flere forgæves Forsøg lykkedes at faa Forbindelse med »Themis«. Søen var saa høj, at »Themis« Fører ikke fandt det for-svarligt at sætte Baad ud.

»Sakala« slæbte »Themis« ind til København, hvor den ankom Kl. 3½ Eftermiddag, og den estniske Regering kræver nu Bjergeløn. Den henviser til, at »Themis« var udsat for at blive sat ind paa den svenske Kyst.

»Themis«s Rederi gør gældende, at Stillingen ikke var saa farefuld, idet Vinden ikke førte ind paa den svenske Kyst, og idet det var et stærkt befærdet Farvand.

»Themis« og dens Ladning var angivet til en Værdi af 55,000 Kr., medens »Sakala« og dens Ladning er opgjort til ca. 130,000 Kr.

Sø- og Handelsretten ansatte Bjergelønnen til 5,500 Kr.

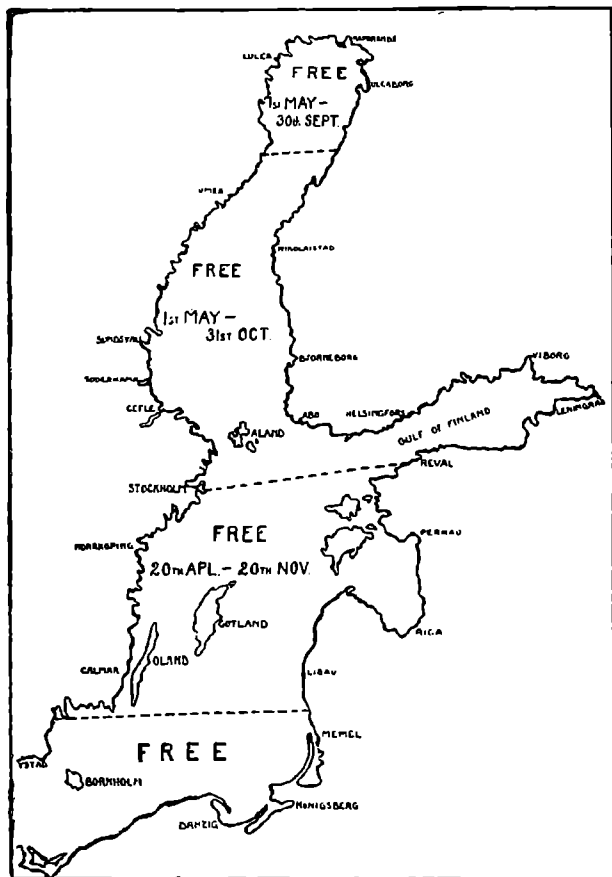
DET NYE BALTIC WARRANTY

Det nye »Baltic Warranty of the Institute Warranties«, der nylig er blevet udstedt af the Institute of London Underwriters og offentliggjort i Lloyds List, betegner tilsyneladende en ny Kurs i Distrikts-Forsikrings Lovgivning. Hvad de andre »Warranties« angaar, er de enten klare som the Arctic Warranty, der

April og den sydligste Zone kun fra 21. November til den 19. April.

Under Omtalen af dette Warranty vil det være rigtigt at fremhæve den store Andel, som den nylig afdøde Mr. Percy Turner har haft i Gennemførelsen af den Ændring, som han ikke oplevede at se, men som i meget betydelig Grad skyldes ham.

Ifølge Udtalelser af Mr. Turner kort efter at Forhandlingerne om Sagen var blevet aabnede, skyldtes disse et Andragende, som nogle Redere i Newcastle havde tilstillet The North of England Steamship Owners' Association med et Krav om en Bedring af de baltiske Forsikrings-Forhold. Associationen henvendte sig til Mr. Turner for at faa Sagen taget under Overvejelse af London Søforsikrings Markedet, og han forelagde derefter Spørgsmaalet for Mr. E. R. Pulbrook, Lloyd's Præsident, der tog Sagen op i The Joint Hull Committee, af hvilken han er Medlem. Denne Komité tog nu hele Spørgsmaalet om Østersø- og Hvidehavsarten under Overvejelse, og der naaedes straks et Resultat, idet Komitéen anbefalede, at Hvidehavsarten fritoges for Tillægspræmie mellem 15. April og 15. Oktober. Spørgsmaalet om Østersøarten blev derefter diskuteret, og Mr. Turner var ikke alene til stor Nytte for Hull Komitéen, idet han stillede sin Erfaring til dens Raadighed, men ogsaa ved at han skaffede meget værdifuldt Materiale tilveje fra Repræsentanter for Skibsrederne og andre, der giver sig af med Østersøfart. Medens britiske Redere for 20 Aar siden ansaa Østersø- og Hvidehavsarten for deres egen, var Udlændingene nu meget haarde Konkurrenter, for en stor Del fordi de ikke har nogen Udbetalingsklausul i deres Forsikringspolice og kan forsikre til en lavere Pris, saa at de har mindre at betale, selv om de skal betale en Tillægspræmie, men i mange Tilfælde forlanges der ikke Tillægspræmie paa de udenlandske Policer. Mr. Turner fremhævede ligeledes, at det var nødvendigt at have forskellige Rater for de forskellige Dele af Østersøen, idet han erklærede, at medens nogle Østersøhavne var fuldtud sikre om Vinteren, var andre af dem meget farlige. Det vil være rigtigt her at nævne, at han antydede den Kurs, Begivenhederne senere tog, idet det nye Warranty anerkender hans Synspunkt ved at skabe de tre Zoner, der er afsatte paa Kortet. En anden Ting, som Mr. Turner fremhævede, var, at skønt han under det da eksisterende Warranty kunde sende sine Skibe til Østersøen uden Tillægspræmie straks efter 1. April, er der paa den Tid stor Fare for Skibsfarten i nogle Dele af Østersøen som Følge af, at den tykke Vinteris først nylig er brudt op og er til Stede i stor Mængde. Der er ingen Tvivl om, at Mr. Turner gjorde sine Kolleger blandt Skibsrederne en stor Tjeneste ved sit Arbejde i deres Interesse, og det er kun ret og rigtigt, at der ydes ham den Anerkendelse, at denne, den sidste af mange ikke mindre værdifulde Tjenester, bliver fremhævet ved denne Lejlighed.



siger »Warranted not to enter waters north of 70 degr. N. lat. eller modificerede som ved the North America Warranty med dets bestemte Undtagelser og the Bering Sea and Alaska Warranty med betingede Undtagelser med Hensyn til Vladivostock. The Indian Coal Warranty angaar selvfølgelig kun den Ladning, der transporteres af et Skib, men derimod ikke de Rejser, der foretages. I det nye Baltic Warranty anerkendes det derimod, at de Forhold i Farten, det handler om, bestemmes af Breddegraden, og at de vanskeligere Forhold, man møder i de nordlige Farvande, kræver en længere Lukning af Besejlingen, end de Forhold, man kommer ud for i Farvande, der ligger mere mod Syd. Nedenstaaende Kort er blevet udarbejdet som Illustration hertil, og man vil se, at medens den nordligste Zone af Østersøen iflg. the Warranty er lukket fra 1. Oktober til 30. April incl., er den mellemste Zone kun lukket fra 1. November til 30.

NEDSÆTTELSE AF SUBVENTIONEN TIL KRISTIANSSAND-FREDERIKSHAVN RUTEN

Blandt de Indskrænkninger paa Dampskibsbudgettet, som den norske Regering foreslaar, er ogsaa 50,000 Kr. paa Ruten Kristianssand-Frederikshavn.

Formanden i Direktionen for Frederikshavns-Ruten, Hr. Gustav Natvig, Kristianssand, udtaler til N. H. & S. T., at man vil strække sig saa langt som mulig for at undgaa Indskrænkning, men det er et Spørgsmaal, om man med det foreslaaede reducerede Statsbidrag, som altsaa nu ialt bliver 160,000 Kr., vil kunne opretholde Ruten tre Gange ugentlig. Dette saa meget mere som Bidraget allerede tidligere er reduceret med 20,000 Kr., idet man for indeværende Termin har et

Bidrag paa 230,000 Kr. Men som sagt, man vil strække sig saa langt som mulig, idet denne Rute har stor Betydning for hele Sydnorge som den eneste Kontinentalforbindelse. Skulde den nu gaa i Staa, vil det senere hen blive vanskeligt at faa den igang igen.

— Bladet har ogsaa talt med Direktør Lovold i Arendalske Dampskibsselskab. Direktøren havde imidlertid ikke Lyst til paa Sagens nuværende Standpunkt at udtale sig. Statsbidraget til Ruten mellem Oslo og Bergen er foreslaaet reduceret med 50,000 Kr. efter at det allerede er reduceret med 20,000 Kr.

FARTEN GENNEM DE CANADISKE KANALER

For næste Sæson skal der være fragtet et ualmindeligt stort Antal norske Skibe til Fart gennem de canadiske Kanaler mellem Montreal og Buffalo. Da saavel Canada som U.S.A. forbeholder deres egne Skibe Farten mellem deres egne Havne, kan norske Skibe, udtaler *Nauticus*, ikke gaa i Fart mellem to canadiske Havne eller to amerikanske Havne, men der er intet, der hindrer dem i at sejle mellem en Havn i Canada og en i U.S.A. Denne Fremgangsmaade er den samme, som anvendes, naar japansk eller anden fremmed Tonnage benyttes i Tømmerfarten paa Vestkysten, naar Skibene laster i Britisk Columbia for en af de Forenede Staters Atlanterhavshavne.

Det synes dog nu, at det stadig stigende Antal nor-

ske Skibe, der sejler paa de canadiske Kanaler, er ved at blive en Torn i Øjet paa de canadiske Skibsstarts-Interesser, idet Bladet *Star* i Montreal nylig har offentliggjort et Indlæg, hvori hævdes, at der ikke eksisterer nogen Traktat, ifølge hvilken norske Skibe kan benytte Kanalerne uden at betale Afgift, og at det er paa Tide, at Canada, der har anlagt Kanalerne og vedligeholder dem, reserverede Benyttelsen af dem for canadiske Skibe. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at der eksisterer en Traktat, hvorefter amerikanske Skibe kan benytte de canadiske Kanaler, men norske Skibe har altsaa ingen Rettigheder i de canadiske Kanaler.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 27. April 1926

Denne Uge vil forhaabentlig bringe en Løsning paa den langsommelige Tovtrækning mellem Mineejerne og Arbejderne i Englands Kulindustri. Ingen kan disponere under de nuværende Forhold, og ikke alene er de udgaaende Markeder præget af Situationen, men alle Markeder lider under Utrygheden, og den lille Opgang, som spores i de vigtigste oversøiske Markeder, kan let falde tilbage, hvis der ikke snart kommer en Løsning. Det er umuligt at have nogen begrundet Formening om Udviklingens Gang, dertil spiller for mange Interesser ind, men eet er sikkert: Skibsfarten kan ikke godt vente længere paa noget at sejle med, selv om der skal ventes endnu lidt paa de lukrative Fragter.

Vi maa haabe det bedste, men imidlertid gaar Tiden, og meget slaas i Stykker, som ikke igen kan oprettes. Maaske er det et forfængeligt Haab, men vi mener alligevel, at naar alle Havne i Østersøen, Hvidehavet, Montreal og de canadiske Trælasthavne er aabne, vil der blive betydelig mere Aktivitet i alle Markeder og en tydelig Fremgang i Fragterne. Naar det er kommet saa vidt, gælder det bare om at kunne holde Markedet og ikke slippe alle de oplagte Baade ud, før Markedet berettiger til det.

TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen er om muligt lidt svagere. Den sidst rapporterede Afslutning fra Trångsund til London til 38/- har yderligere givet Befragterne Blod paa Tanden, og alle Kneb benyttes for at trykke Raterne endnu lidt mere. Som Forholdene i Øjeblikket ligger, skulde det synes en Umulighed, men nogle Redere skal og vil have en Last, ligegyldigt, hvad det koster og uden Hensyn til de hundreder Kolleger.

Af Afslutninger kan nævnes:

1,000 Std. Umeå-Örnsköldsvik og Sikeå/London 40/6d. (1), 825 Std. 4 Hernösands/London 40/6d., 500 Std. Raumo/Antwerpen 35/-, 500 Std. Kotka/Antwerpen 34/-, 6,750 Tons Vaadmasse, 3 Afskibninger fra August til November, Kotka/Rouen, 8/7½.

Fragterne til Holland og Nordfrankrig er lige daarlige. For 5,000 Favne Props Sydfinland/Dunkirk notes kun 32/-. En Del Baade søges til Nord og Sydspanien, Tunis og Alexandria til meget lidt tilfredsstillende Rater. *Hvidehavet* rapporterer en Del yderligere Afslutninger til Kanalhavne og Holland, men det tæller alt sammen saa lidt, og det ser ud til, at Befragterne maa højere op for at faa Fart i Befragtingerne.

Canada er lidt bedre — men uden Sensationer.

KUL, KOKS ETC.

Stem for April Lastning er saa godt som uopnaaelig, og for Maj gøres intet, da begge Parter finder det

mest betryggende at afvente Begivenhedernes Gang. En 3,000 Tonner, spot, er sluttet Blyth/København, vistnok 5/-, og Tyne/Stettin er gjort til 4/9d. for 4,300 Tons. Coasting og Bay er fast for Baade, som kan give helt prompt Lastning.

Bunkerpriserne er gaaet stærkt op, og det er vanskeligt at opdrive Bunkers for hurtigt Levering.

MIDDELHAVET ETC.

April Baade til Genoa Range har taget fra 9/3d. og ned til 8/3d. Det er haabløst at notere, alt afhænger af, om Stem kan ordnes, og med Stem i Orden kan Befragterne let faa Tonnage til billige Fragter.

Alle hjemgaaende Markeder er lige uinteressante. En hel Del Baade har foretrukket Laster til Staterne med det Resultat, at Fragterne, som ikke var gode i Forvejen, er gaaet endnu længere ned.

Det eneste Marked, som virkelig har taget sig sammen, er Donau. Til Skandinavien alene er sluttet en 10/15 Baade til stadig højere Rater — sidst 21/- til tre Lossehavne. Maj Ordrene er snart udtømt, og Befragterne er mere end villige til at gaa i Gang med Juni Tonnagen. Hvorvidt 21/- fra 1/2 Lastpladser paa Donau til 3 danske Havne kan dække alle Udgifter, faar staa hen, men det er maaske den billigste Maade at komme hjem paa, og mange af de sluttede Baade skifter fra Italien. Forhaabentlig er der taget med i Kalkulationen Udgifter til Lægtring over Sulina Bar. Vandstanden er i disse Dage meget lav, helt nede paa 14/15 Fod, og saa lav Vandstand er der maaske ikke regnet med, men den kan jo bedres, inden Baadene er lastet. Sortehavet holder sig vedblivende omkring de 12/3d. Basis Kontinent, med alle Optioner.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Montreal er lidt livligere, dog uden Forandring i Raterne. Nord Amerika er fastere, men stadig med meget limiteret Efterspørgsel, og Cuba og Gulfen er omtrent uden Bevægelse.

Nord Pacific er igen roligere med 28/- som Basis fra Vancouver, 29/- Portland, Maj/Juni, 9d. à 1/- højere for Aug./Sept.

SYDAMERIKA

Kulbefragtingerne har været ret betydningsløse i den forløbne Uge. Til Buenos Aires-Montevideo er der sluttet til 16/-, 15/3d., Rio-Santos 15/-, April, og tidlig Maj.

Hjemgaaende er vedblivende fast for prompt, men Ordrene holdes mere tilbage — især for senere Lastning. Noteringerne er ca. 19/-, 19/6d. fra n.a. San Lorenzo, 17/6d. fra Bahia Blanca, Basis U.K./Cont. Bordeaux/Hamburg Range med alle mulige og umulige Optioner, og til 3 Havne i Bergen-Stockholm Range 23/- up river Lastning.

HAVNENS FARTØJSTAKST OG VAREAFGIFTSTAKST

I Havnebestyrelsens Møde Fredag var Havnedirektørens Forslag om Revision og Forlængelse af Fartøjstaksten og Vareafgiftstaksten til Behandling.

Havnedirektør *Borg* forelagde først Forslaget angaaende Fartøjstaksten. I Anledning af den Henvendelse, som var kommen fra Dansk Sejlskibsreder-Forning om yderligere Lempelser udtalte Havnedirektøren, at Foreningen ikke syntes at være bekendt med de gunstige Forhold, som allerede var indrømmet Sejlskibsfarten. Naar Sejlskibsfarten beklagede sig saa stærkt, var Grunden næppe at søge i Afgifternes Størrelse, men derimod i den Konkurrence, som blev paaført de danske Sejlskibe fra tyske og hollandske Skibe.

En anden Omstændighed tyder ogsaa paa, at man ikke synes at have sat sig ordentlig ind i Forholdene her. Naar Sejlskibsrederi-Foreningen saaledes skriver, at Valutaforholdene synes at nødvendiggøre en almindelig Takstnedsættelse, saa ved man aabenbart ikke, at Københavns Havn siden den 1. Juli 1923 Gang paa Gang har sat Taksterne ned, senest den 1. Januar 1926, i Modsætning til Provinshavnene.

Endvidere anker Foreningen over, at der med Hensyn til Afgiftsberegningen af smaa Sejlskibe gøres Forskel paa Nationalitet. Man skulde egentlig synes, at det maatte anerkendes, at Havnevæsenet havde søgt at værne de smaa danske Sejlskibe overfor den udenlandske Konkurrence, men iøvrigt er Bestemmelsen ændret allerede i 1923, saa Foreningens Anke er malplaceret.

Generalkonsul *Johan Hansen* talte varmt Sejlskibsredernes Sag. Sejlskibsfarten virkede under meget vanskelige Kaar, men Sejlskibsfarten var uundværlig for Skibsfarten, fra Sejlskibsredernes Hjem rekrutteredes Skibenes Besætninger, baade Mandskab og Officerer. *Johan Hansen* mente, at man i hvert Tilfælde uden Skade for Havnens Interesser kunde imødekomme Sejlskibsredernes Ønske om, at den foreslaaede Forlængelse af Fartøjstaksten kun skulde gælde et Aar i Stedet for to.

Generalkonsul *Johan Hansens* Indlæg til Fordel for Sejlskibsfarten førte efter yderligere Udtalelser til, at der vedtoges et af Havnedirektøren stillet Forslag om, at den Nedsættelse til Halvdelen af Besejlingsafgiften

og af Afgiften for det ladede eller lossede Gods, som gælder for Sejlfartøjer paa 50 Netto-Registertons, udvidedes til at omfatte Sejlfartøjer paa 100 Tons.

Med denne ene Ændring vedtoges Havnedirektørens Forslag, idet Tanken om at begrænse Fartøjstakstens Gyldighed til et Aar blev frafaldet.

Man behandlede derefter Havnedirektørens Indstilling om en Revision og Forlængelse for to Aar af Vareafgiftstaksten. Ogsaa om denne udviklede der sig nogen Diskussion.

Der har som omtalt været rejst Spørgsmaal om helt at fritage Omladningsgoods som ankommer hertil søværts fra Udlandet til danske Provinshavne for Vareafgift. Dette modsatte Havnedirektøren sig. Det vedtoges at nedsætte Vareafgiften til Halvdelen for Transitgoods til Provinshavne i følgende Tilfælde: Paa gennemgaaende Konnossement eller Speditions-Bordereau ved direkte Omladning eller over Siloanlæg inden Silotidens Udløb (8 Dage).

Denne Nedsættelse betyder et Indtægtstab for Havnens Kasse af 100,000 Kr., og for denne Indtægtsnedgang blev der givet Kompensationer for ca. Halvdelen (50,000 Kr.) ved en Forhøjelse af Afgiften for Olie, derunder Petroleum og Benzin.

Grosserer *Skougaard-Petersen* var meget tilfreds med Havnedirektørens Forslag. De nedsatte Afgifter for Transitgoods vilde drage nye Varemængder ind over Københavns Havn, som derved yderligere vilde gøre sig værdig til at blive Østersøens Perle, et Navn, den engang havde faaet.

Direktør *Munck* udtalte sig mod Kompensationsforslaget, som vilde fordyre de paagældende Varer for Industrien og Publikum. Hr. *Munck* stillede Forslag om, at Kompensationsforslaget skulde bortfalde.

Generalkonsul *Johan Hansen* bemærkede, at de paagældende Vareafgifter i Forvejen var saa lave, at Forhøjelsen ikke vilde mærkes.

Direktør *Munck* frafaldt sit Forslag, men stillede Forslag om, at Vareafgiften for Calcium Carbid nedsattes fra 30 til 15 Øre for 100 Kilogram. Dette Forslag vedtoges paa Havnedirektørens Anbefaling, og derefter det samlede Forslag, som altsaa gælder for to Aar ligesom Fartøjstaksten.

FORLIS I 4. KVARTAL 1925

Bureau Veritas har nu offentliggjort sin Statistik over Skibsforlis i 4. Kvarter 1925, hvorefter 219 Damp- og Motorskibe og 101 Sejlskibe eller ialt 320 Skibe med en samlet Tonnage af 335,686 Tons er gaaet tabt i nævnte Tidsrum.

Af de forliste Damp- og Motorskibe var 12 tyske, 20 amerikanske, 87 engelske, 1 argentinsk, 1 portugisisk, 3 chilenske, 3 danske, 21 franske, 6 spanske, 5 græske, 5 finske, 3 hollandske, 1 islandsk, 10 italienske, 22 japanske, 1 mexicansk, 9 svenske, 1 uruguayisk, 4 norske og 2 jugoslaviske. Bruttotonnagen af de tabte Damp- og Motorskibe androg 283,375 Tons.

Af de forliste Sejlskibe var 3 tyske, 22 amerikanske, 25 engelske, 1 chilensk, 3 danske, 8 spanske, 3 finske, 19 franske, 1 hollandsk, 1 fra Honduras, 4 norske, 4

svenske, 2 italienske, 2 portugisiske, 1 rumænsk, 1 estnisk, 1 japansk, ialt 52,261 Tons.

Som Aarsag til Tabene angives for Damp- og Motorskibenes Vedkommende, at 33 strandede, 14 kolliderede, 9 brændte, 33 sank, 14 blev forladt og 16 savnes. Desuden er der blevet hugget 101 Damp- og Motorskibe op. Sejlskibstabene skyldes i 23 Tilfælde Stranding, i 5 Kollision, medens 4 brændte, 28 sank, 8 blev forladt, 1 kondemneret og 5 savnes.

Desuden er 27 Sejlskibe blevet ophugget eller ændrede til Pramme.

Af 2,462 Havarier paa Damp- og Motorskibe skyldtes 749 Stranding, 595 Kollision, 165 Ild, 169 Lækage, 263 haardt Vejr og 521 Maskinskade.

Af 297 Havarier paa Sejlskibe skyldtes 98 Stranding, 58 Kollision, 7 Ild, 51 Lækage og 83 haardt Vejr.

(Fortsat fra Side 291).

ØSTEN

Australien var en Övstang meget fast med op til 28/9d. betalt fra Syd Australien, men saa snart der er sluttet en 5/6 Ladninger, gaar Duften af Markedet. Alle de andre Østens Markeder dækker Behovet med Liners til meget lave Rater. Syd Afrika byder 19/- for Majs til U.K.-Cont. ultimo Maj, Option 1-2-3 Bergen-Malmö Range til 20/6d., 21/- og 21/6d. Durban/Melbourne ell. Sydney 20/-, 21/- for 4/5,000 Tonnere, Maj.

TIME CHARTER

I europæisk Fart indikeres 4/-, 3/6d. for 3/4,000 Tonnere, og til disse Rater kommer ikke mange Forretninger i Stand. De amerikanske Befragtere er mere interesseret i store og smaa Baade for enkelt Rundrejse eller for 6/12 Mdr. til gennemgaaende bedre Rater. Saaledes noteres 1/40, 1/45 Doll. for 3,000 Tonnere, Juni Levering.

EN ØKONOMISK KRISE OG OMVÆLTNING I RUSLAND

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det mægtige Arbejderraads officielle Organ *Ekonomitjeskaja Sjisn*, der udgaar fra Moskva, fortæller i et af sine sidste Numre, at der er ved at blive truffet en Overenskomst mellem den russiske Regering og de store engelske Banker. Følgen skulde da blive, at Rusland allerede i Aar vilde faa nogle meget store Krediter, som vilde faa yderligere Betydning, fordi Finansminister *Churchill* i Parlamentet har udtalt, at man nu maatte se noget anderledes end før paa de russiske Spørgsmaal. Han mente endog, at der var en Mulighed for, at man fra engelsk Side vilde sætte Afgifterne meget betydeligt ned. Det stod for *Churchill* som en klog Politik, og naar *Krassin* om kort Tid kommer til London, efter at have ligget syg i Paris, vil man begynde at forhandle om en Gældsregulering. Fra engelsk Side gør man aabenbart alt hvad man kan, for at faa et ordentligt Forhold til Rusland, og det er paa sin Vis meget betegnende, at et ret stort Antal konservative Parlamentsmedlemmer nu skal til Raadsrusland for at gøre Studier. De rejser om faa Dage dertil — med finansiell Støtte fra Staten.

*

Rusland forhandler i det hele taget meget livligt i Aar med alle de Lande, det har et økonomisk Mellemværende med. En hel Del Delegationer drøfter i Paris det fransk-russiske Gældsproblem, og selv om man foreløbig ikke er kommet længere end til et russisk Tilbud — som kun er en liden Kompensation for den gamle Gæld — søger man dog aldeles bevidst at bibringe Folket den Tro, at man er paa Vej til endelig finansiell Ordning med Frankrig. Med Tyskland forhandler man om en Kredit paa 300 Millioner Mark, og alt tyder paa, at den gaar igennem, ikke fordi man i Tyskland har nogen større Tillid til Ruslands Tilbagebetalingsevne, men fordi man mener, at man ved Hjælp af disse Penge kan komme mere ind med Rusland og faa afsat en Del af sine Industriprodukter. Man vil tvinge sig en Kunde til. De samme Ræsonnementer anvender Amerika, hvis Bank- og Industriverden er ved at danne en stor Fællesorganisation, som skal gennemtvinge, at Forretningsforbindelsen genoptages med Rusland, selv om der ikke optages nogen officiel Forbindelse mellem de to Lande.

*

Den russiske Presse er skrevet i en lys og forhaabningsfuld Tone. For lys og for optimistisk maaske. Man sporer, at Hensigten er at dæmme op for den Nervøsitet, som breder sig mere og mere, fordi alle kan mærke, at man staar overfor en økonomisk Krise. Den rykker truende nærmere og bereder de Styrende mange Vanskeligheder, fordi den har gravet sig saa dybt ind i det centrale Næringsmaskineri, at den ikke kan skjules selv ved Anvendelsen af Alverdens diktatoriske Metoder.

Det raadsrussiske Regime har gennemlevet en uafbrudt Række af Kriser, og allerede i 1921 var man paa Bunden af Kaos og Ruin. Da var det, at *Lenin* anspændte hele sin Herskerautoritet, lagde Roret om og slog kraftigt ind paa en Genopbyggelsens Politik, der var meget privatkapitalistisk præget. De strænge kommunistiske Idéer kom noget i Baggrunden. Der kom en Lysning, og det store Fremskridt indtraadte, da man genindførte Pengevæsenet; man fik nu en mere stabil Politik, fik et Grundlag for et Bankvæsen og indførte et nogenlunde anvendeligt Kreditsystem. Det tog Tid at faa alt ordnet, fordi saa godt som alt var slaæet radikalt i Stykker — men ved enkelte Raadsmedlemmers ligefrem imponerende Dygtighed kom Landet dog saa meget op igen, at det har faaet sin egen Mønt, et ordnet Penge- og Kreditsystem, og det er derfor lykkedes at gennemføre Tjervonet-Valutaen saavel i Ind- som Udlandet. Det er godt gjort, og det har

kostet meget Arbejde. Men det er nu engang ikke gjort dermed. Det økonomiske Liv gaar sine egne Veje, som kun i stærkt begrænset Form lader sig beherske af Statsmagtens Maskineri. Alle Forsøg paa at standse Tjervonetsens Fald i Forholdet til Guld har været ganske forgæves. Man købte mindre ind fra Udlandet, men det hjalp intet, man lavede *Razzia* paa den sorte Børs' Valutaspekulanter — men heller ikke det hjalp. Aarsagerne var alt for dybtgaaende; man maatte for sig selv tilstaa det ganske umulige i Situationen, samtidig med, at man gjorde alt for at holde Haabet oppe i Befolkningen. For at give det hele en nogenlunde naturlig Baggrund, forklarede man, at det var Aarets slette Høst, der var Skyld i alt, og man har derfor nu etableret den saakaldte Saaningskampagne, som skal faa Bønderne til at arbejde langt mere intensivt end før.

*

Den slette Høst har selvfølgelig spillet en Rolle, men langt fra en saa stor, som man har villet give det Udseende af. Hele det industrielle Maskineris Sammenbrud har været af langt større Betydning. Men det er ved at blive udbedret nu. Hvad der er det gale nu, er Bondens store Træghed. Han er ganske ubevægelig i sin Stædighed, og uden Tvivl har Statsminister *Rykoff* Ret, da han forleden udtalte, at »Bonden sælger sit Korn, enten for at betale sine Skatter, hvad han dog kun har gjort i ringe Omfang i Aar ... eller for at købe de nødvendigste Varer, som han næppe kan faa, eller for at lægge lidt Penge hen, hvis der skal komme endnu haardere Tider. Dette sidste gør Bonden nu kun i meget faa Tilfælde, fordi han betragter sit Korn som en langt sikrere Valuta end Tjervonetsen. Derfor har Bonden ingen Interesse i at sælge Korn. Fra dette Faktum stammer næsten alle de økonomiske Besværligheder, og det er den indre Politik's Hovedopgave at overvinde dem«. Mere utilsløret kan det ikke siges. Men dertil kommer endnu en Ting, som kaster et skarpt Lys over Forholdene i Rusland. Hele det store Statsmaskineri arbejder saa tungt, at det volder Besvær at faa de nødvendige Kornforsyninger samlet, og det er efterhaanden blevet saa dyrt, at Regeringen kan købe det nødvendige Korn billigere i Udlandet end i selve Rusland; ikke mindst de forfærdelig høje Jernbanetakster er Skyld i dette. Det kan i Virkeligheden slet ikke betale sig at transportere Kornet over blot nogenlunde store Strækninger. Der løber da saa store Udgifter paa, at man meget hellere maa indforskrive det.

Uden at forsøge at besmykke Kendsgerningerne, udtalte *Rykoff*, at det var mere end vanskeligt for Bønderne at faa de Varer, de skal bruge. Det peger paa en anden medvirkende Aarsag i den nuværende Krise. Det viser tilfulde, hvor forfejlet Raadsrepublikens hele Næringspolitik har været. Da alt blev inficeret af Stats-socialisme, da Industrien blev nationaliseret, gik det i rivende Tempo tilbage med Produktionen. Den kan nu slet ikke dække selv de ringeste Behov, og det har kun hjulpet i ringe Grad, at der er givet store Tilskud til Industrien for at faa den i Gang. Under de nuværende Forhold kan den ikke leve og kan ikke levere de Varer, Bønderne har Brug for — især ikke til de Priser, som de kan betale.

Landbefolkningen klager og klager — men Regeringen staar ganske magtesløs. Man forsøgte at faa en Mængde Industrivarer indført, men saa tvang Valutaforholdene denne Import til at ophøre. Den russiske Industri forsøgte paany at komme i Gang, men til de mange Katastrofer meldte der sig saa en til: Virksomhederne, som ikke i Aar og Dag havde været under Reparation, var saa opslidte og forfaldne, at de ikke kunde mere, og man havde ikke Evne til at

(Fortsættes Side 295).

NAVIGATIONSVÆSENET

Resultatet af den under 20. April 1926 afsluttede Eksamen ved Københavns Navigations-skole var følgende:

Kystskipperprøven.

Karakter Ug ÷: R. E. Pedersen, Reersnæs, Maribo Amt, G. V. Johansen, København (privat indstillet), J. M. B. Schilder, Rødby i Maribo Amt (p. i.), E. V. Hansen, København (p. i.), N. A. Nielsen, Frørup i Svendborg Amt (p. i.), H. E. N. J. Friis, København (p. i.), H. Algreen-Ussing, Oppesundby i Frederiksborg Amt (p. i.), C. O. Lehmann, Horsens (p. i.).

Karakter Mg: H. F. Waldorff, København (p. i.), H. C. A. Christoffersen, København (p. i.), G. A. F. Henry, Frederiksborg (p. i.), A. G. Jørgensen, København (p. i.), V. P. Rasmussen, København (p. i.), P. Schlütter, København (p. i.), H. C. Hansen, Odense (p. i.), B. O. Mücke, København (p. i.).

Karakter Mg ÷: A. S. V. Gøtterup, København (p. i.), H. V. K. Larsen, Køge (p. i.), A. L. Holm, Henne Sogn i Ringkøbing Amt (p. i.).

Sætteskipperprøven.

Karakter Ug ÷: J. J. Svendborg, Sem i Randers Amt (p. i.).

Karakter Mg: A. Dalsgaard, Fuur i Viborg Amt, H. Nielsen, Nakskov, N. P. Nielsen, Lohals i Svendborg Amt, J. G. Jensen, Fuur Sogn i Viborg Amt, V. R. Jensen, København.

Karakter Mg ÷: J. O. Johannesen, Hellerup, J. E. A. Marker, Østermarie Sogn i Bornholms Amt.

Karakter G: J. Christensen, Gørding i Ribe Amt.

Styrmandseksamen.

Karakter Ug ÷: C. G. D. Balle, Aarup i Odense Amt.

Karakter Mg: J. R. Funder, København, N. B. V. Schrader, Tølløse i Holbæk Amt, A. M. Ipsen, Rønne, A. Thorup-Jensen, Aalborg, F. R. Sørensen, Fredericia, H. Quistgaard, Frederiksborg, H. J. Sørensen, København, H. F. Mc. Cormick Jensen, København, K. K. E. Petersen, Roskilde, P. L. Rasmussen, Vaalse i Maribo Amt.

Karakter Mg ÷: P. G. T. Honnens de Lichtenberg,

Helsingør, A. M. A. Christensen, Randers, M. Hecksher, Frederiksborg, J. C. C. H. Larsen, Nolsø, Færøerne, P. K. O. Meyer, København, H. P. T. Steffensen, København, E. V. Christiansen, Taarbæk i Københavns Amt.

Karakter G: C. E. Olsen, Fredensborg, A. T. Petersen, Sevedø i Sorø Amt, K. E. W. Jørgensen, København, N. S. Johansen, Kundby i Holbæk Amt.

1 Eksaminand bestod ikke.

Skibsførereksamen.

Karakter Ug ÷: P. B. Dons, Værløse i Københavns Amt, J. K. S. S. F. Simonsen, Løgstør.

Karakter Mg: S. A. Brockmann, København, I. E. H. C. Kjærgaard, København, A. C. C. Ken, København.

Karakter Mg ÷: H. A. Poulsen, København, H. C. I. Andersen, København, H. L. Vinther, Brørup i Skanderborg Amt, K. S. D. Iversen, Resen Sogn i Ringkøbing Amt, A. T. Dambmann, Gentofte i Københavns Amt, C. M. Lund, København, K. B. Thomsen, Frederiksborg, C. F. L. W. Dalberg, København, V. Krage-lund, Hobro, H. S. Schoubye, København, A. Pedersen, Kolding, K. E. B. Jørgensen, Helsingør.

Karakter G: J. V. H. Jensen, København, O. G. E. Knudsen, København, A. Thrane, København, M. Knudsen, Bredballe Strand i Vejle Amt, M. P. Munnicke, København.

1 Eksaminand bestod ikke.

Prøven for Radiotelegrafister.

Certifikat af 1. Klasse — Karakter Ug ÷: A. J. Funder, København.

Karakter Mg: A. H. Løgstrup, Davinde i Odense Amt (indstillet fra Svendborg Navigations-skole).

Certifikat af 2. Klasse — Karakter Mg: A. Thomsen, Nykøbing paa Mors, I. P. T. Hansen, København, A. Jensen, Ørslev Kloster i Viborg Amt, K. H. J. Jensen, København, H. B. Petersen, Brøstrup i Viborg Amt (i Sv. N.-Sk.), P. M. Jørgensen, Vedsted i Haderslev Amt, F. L. Kronsell, København, N. H. Jensen, Holme Sogn i Aarhus Amt (i Sv. N.-Sk.), F. M. Nielsen, Aalborg (i Sv. N.-Sk.), H. M. W. H. Madsen, Hamborg.

Navigationsdirektøren.

DIREKTE DAMPSKIBSFORBINDELSE HAMBORG-ISLAND

Det danske Generalkonsulat i Hamburg meddeler, at en ny direkte Dampskibsforbindelse er oprettet mellem Hamburg og Island, idet A/S. Islands Dampskibsselskab's 1,600 Tons store Damper »Lagarfoss« den 21. ds. afgaar derfra. Skibet er allerede næsten fuldt befragtet. De næste Afsejlinger er foreløbig fastsat til den 15. Juni, 29. August og 29. Oktober d. A.

SKIBSMANIFESTER TIL SPANIEN

Den britiske Ambassadør i Madrid har henledt sin Regerings Opmærksomhed paa en Række Tilfælde, i hvilke de spanske Toldmyndigheder har paalagt høje Bøder og i nogle Tilfælde konfiskeret Varer som Følge af, at de paagældende Varer ikke var opført i Skibets Manifest eller i Listen over Forsyninger. Ambassadøren foreslaar, at der gives Rederne Meddelelse om de spanske Toldmyndigheders Krav.

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIAN T PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Provantering, Dæks- & Maskinforsyninger

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

DET NYE INSPEKTIONSSKIB TIL ISLAND

Lørdag Middag løb det nye Inspektionsskib til den islandske Regering af Stabelen fra Københavns Flydedoks Nordre Værft.

Det nye Skib døbt »Odinn« af Skibets fremtidige Førers lille Datter, Helene Jonsson. Kaptajn Jonsson, der har tilset Bygningen, Fru Jonsson, Bankdirektør Claussen, Reykjavik, Kabinetssekretær Sveinbjørnsson, Charge d'Affaires Jon Krabbe og Repræsentanter for Værftet overværede Stabelafløbningen, der forløb uden Uheld.

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Tirsdag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Brynje«, Værftets Byggenummer 345, bygget for Regning Aktieselskabet Borgestad, Borgestad ved Porsgrund.

Skibet er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Doveddimensioner er følgende:

350'—0"×51'—3"×27'—3",

og Bæreevnen er 6,925 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 2,200 I.H.K.

All Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

TRAFIKKEN PAA HELSINGFORS AABNET

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Den finske Sjøfartsstyrelse meddeler, at Trafikken paa Helsingfors er aabnet, dog indtil videre kun for Skibe med under 18 Fods Dybtgaaende.

SKIBSFARTEN PAA NEAPEL I 1925

Til Neapels Havn ankom i 1925 4,464 Damp- og Motorskibe og 1,448 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 13,796,163 Bruttotons, medens der fra Havnene afgik 4,463 Damp- og Motorskibe og 1,457 Sejlskibe med en samlet Bruttotonnage af 13,709,158 Tons. Der udskibedes i Aarets Løb 1,641,583 Tons Varer og indskibedes 429,827 Tons Varer samt 267,456 Tons Bunkers.

D E I N T E R N A T I O N A L E
K O N V E N T I O N E R

Det danske Gesandtskab i Bern har sendt Udenrigsministeriet Meddelelse om, at den britiske Regering har ladet deponere Ratifikationsinstrument vedrørende dens Ratifikation af Konventionen angaaende Erstatning for Arbejdsleshed i Tilfælde af Tab ved Forlis samt følgende 2 Konventioner:

- 1) Konvention angaaende Minimumsalder for unge Mennesker, der anvendes som Kullempere og Fyrbødere, og
- 2) Konvention vedrørende obligatorisk Lægeundersøgelse af Børn og unge Mennesker, der gør Tjeneste i Skibe.

Generalsekretæren meddeler endvidere, at den officielle Ratifikation i Henhold til Versailles Traktatens Afsnit XIII, Art. 406 er blevet indregistreret af Generalsekretariatet for førstnævnte Konventions Vedkommende den 12. Marts d. A., for de to sidstnævnte Vekommende den 8. Marts d. A., og at Ratifikationsleksten er blevet oversendt til det internationale Arbejdsbureau for at offentliggøres i *Bulletin officiel*.

(Fortsat fra Side 293)

hjælpe de gamle Fabriker frem igen. Derved gik Industrien mere og mere i Staa, og skal den overhovedet komme til at spille nogen Rolle nu, maa der bygges nye Virksomheder i meget stor Stil. Men Staten har slet ingen Penge, og den Finanskrise, man nu er inde i, lukker som af sig selv af for alle Subsidier. Det har ikke mindst Jernbanerne faaet at føle. De er saa opslidte, at det kun er et Spørgsmaal om Tid, naar de maa indstille flere af Hovedlinierne.

*

Det russiske Folk mangler Industrivarer, og de nationale Foretagender kan ikke skaffe dem. Alt er ved at brænde sammen paa Grund af Raadsstyrelsens kommersielle Regime, og hele det store Valutasytem truer nu med at styrte sammen. Rusland staar nu foran den alvorligste Krise, det endnu har været i, og Ængstelsen breder sig paa en overordentlig foruroligende Maade. Der hersker dyb Mistvivl mod Kommunismen, og der er næppe andet for at gøre, end at den maa lade det private Initiativ faa mere Spillerum. Det er den eneste Vej, der kan føre ud af den Sump, hvori det nu er sunket ned.

Man har selv i Rusland en Følelse af det, og der er meget der tyder paa, at den nuværende Krise vil fremtvinge Forandringer, som vil faa den største Betydning for Økonomien og for den fremtidige Politik i Rusland.

Johannes Lehmann.

KØBENHAVNS MASKINISTSKOLE

Aarsberetning.

Virksomheden har i Aaret 1925 omfattet Forberedelser til følgende Eksaminer og Prøver:

1. a) Den almindelige Maskinisteksamen. b) Den udvidede Maskinisteksamen. c) Maskinpasserprøven. d) Motorpasserprøven.
2. Kedelpasserprøven.
3. Den kommunale Elektro-Installatørprøve.

Eksamensresultater.

	Antal indstillede Elever	Ant.	Bestaaede Elever Afgivne Karakterer	Antal Points
Den almindelige Maskinisteksamen.	147	127	i 16 Fag=2032	9557
Den udvidede Maskinisteksamen:				
Maskinfag	76	76	i 9 Fag= 684	3197
Hjælpefag	71	69	i 11 Fag= 759	3079
Elektroteknikfag	103	93	i 4 Fag= 371	1579
Ialt	397	365	3847	17412
Maskinpasserprøven	6	25	i 8 Fag= 40	191
Motorpasserprøven	23	2	i 4 Fag= 88	496

De i Tabellen angivne Antal indstillede Elever til Maskin- og Hjælpefag læste næsten alle til 3 Faggrupper samtidig. I Elektroteknikfag læste en Del af Eleverne udelukkende til denne Faggruppe.

Det bemærkes, at alle 3 Faggrupper skal være bestaaet, forinden Eksamensbevis for den udvidede Maskinisteksamen udstedes.

Skolen har endvidere indstillet: Til Kedelpasserprøven 20 Elever, hvoraf 17 bestod. Til den kommunale Elektro-Installatørprøve 51 Elever, hvoraf 48 bestod.

Tilskud til Københavns Maskinistkskole.

Fra Staten har Skolen i Aaret 1925 modtaget et ordinært Tilskud af 10,500 Kr. samt et Driftstilskud til det elektrotekniske Laboratorium. Dette Tilskud har for Aaret 1925 andraget 1,700 Kr.

Af Københavns Kommune har Skolen for Aaret 1925 modtaget et Tilskud af 6,000 Kr.

Frederiksberg Kommunalbestyrelse har tilstaaet Skolen et Tilskud af 1,000 Kr.

Tillige modtager Skolen et aarligt Tilskud af 1,500 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening.

Skolens Regnskab for 1925 balancerer med 179,504.67 Kroner.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDEMLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KUL-ÅFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
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.	»Lambert»
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	»Lambert»
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	»Lambert»
Immingham, Dock Offices	Grimby

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

LONDON

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.

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 Lad-
ninger 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:

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« 577, St.
Mary Axe London
Corn Exchange Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

CARDIFF

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

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

METHIL

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

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.

NEWPORT,
MON

The R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

SUNDERLAND

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

AGENT I DANMARK:

AGENTER I NORGE:

J. E. GRANZOW, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NORLAND

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.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Den aarlige Generalforsamling afholdes paa Grand Hotel i Helsingborg, Tirsdag den 15. Juni Kl. 5 Eftm.

(F. O. 4684)

Bestyrelsen.

RADIOTELEGRAFI

Nyt Kursus begynder paa Københavns Navigationsskole Tirsdag den 20. April. Nærmere Oplysninger faas hos Skolens Bestyrer, Ny Toldbodgade Nr. 3.

Navigationsdirektøren.

Da Nykøbing F. Havneudvalg paatænker at anskaffe en passende

ISBRYDER,

ønskes Tilbud paa et saadant Skib med fra ca. 300 til 350 HK.

Kun isbryderbyggede Skibe vil komme i Betragtning.

Udvalget.

OFFICIELLE BEKENDTGØRELSER

LEDIGBLIVENDE LODSPLADS

VED KORSØR LODSERI

den 1. November d A.

Ansættelsesbetingelser og Lønvilkaar se Lodslovens § 7., 9., 32. og 44.

Ansøgning stiles til og indsendes eller afleveres inden 14. Maj hos

Lodsdirektøren,

Livjærggade 43 St., København.

POSITIONSLISTE PR. 26. APRIL 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 16.4.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Jessen, afg. San Domingo 15.4.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 20.4. p. R. t. Port Said.
s.s. *Aladdin*, oplagt.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
s.s. *Alfa*, afg. Gandia 26.4.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 20.4 til Tangier.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Chaparra 21.4.
s.s. *Anna*, ank. Rouen 24.4.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Moji 11.4. til Vancouver.
s.s. *Argentina*, afg. Montevideo 20.4.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon. 13.4. til Bahia Blanca.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. New York 23.4.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Tsingtau 25.4.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Helsingør 13.4.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Seaham 24.4. til Kbh.
s.s. *Atlantic*, Olsen, afg. Colombo 20.4. til Harburg/Aarhus.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Hull 17.4.
m.s. *Avance*, Hansen, afg. Kbh. 23.4. til Blyth.
s.s. *Æxel*, oplagt i Kbh.

B

s.s. *Beira*, oplagt siden 8.12.25.
s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Leith 26.-27.4. til Kbh.

s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Rute fart Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Algier 24.4.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Barry 22.4. til Santa Cruz.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Methil 24.4.
s.s. *Bodil*, afg. Bordeaux 24.4.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 23.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 22.4.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Blyth 24.4.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Swansea 25.4.
s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt siden 25.3.26.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Emden 25.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Danzig 21.4.
s.s. *Brelland*, Hansen, oplagt i Kbh. fra 19.4.
s.s. *Britta*, afg. Hangø 25.4.
s.s. *Broholm*, afg. Marseille 24.4. til Genua.
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt siden 20.11.25.
s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Newport News Va. 24.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Wenck, pass. St. Vincent 23.4. paa Rejse til Skandinavien.
s.s. *Carmen*, ank. Rotterdam 26.4.
s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt i Kbh. siden 17.4.26.
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Stavanger 25.4. til Hamburg.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Newport News Va. 24.4.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Rufisque, 23.4.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS 27. APRIL 1926.

London	18,58	Madrid	55,30
New York	383,00	Amsterdam	153,90
Berlin	91,10	Stockholm	102,40
Paris	13,00	Oslo	82,70
Antwerpen	14,00	Helsingfors	9,65
Zürich	74,00	Prag	11,35
Rom	15,60	Wien	54,10

SKIBS, PROVIANTERINGS, HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.
Frihavnens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eff., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

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.

s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. New York 17.4.
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Port Talbot 10.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Thomsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Antwerpen 26.4.
s.s. *Dan*, Mortensen, pass. Oran 22.4. paa Rejse til Neapel.
s.s. *Danfjeld*, oplagt i Kbh.
s.s. *Danelag*, Stage, afg. Danzig 21.4. til Boness.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Jacksonville 23.4.
s.s. *Danery*, Jørgensen, ank. West Hartlepool 22.4.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Kbh. 24.4. til New York.
m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Perim 24.4. paa Rejse til Suez.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Norfolk Va. 9.4.
s.s. *Delaware*, Petersen, ank. New Orleans 20.4.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Hangø 11.4.
s.s. *Douro*, Holst, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Rindby, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Barcelona 17.4.
s.s. *Ebro*, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Egholm*, oplagt i Kbh. siden 18.4.26.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. London 25.4. til Rotterdam.
s.s. *Ella*, Falkenberg, oplagt siden 18.4.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Danzig 22.4.
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Finisterre 25.4.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Danzig 23.4.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Karrebæk 23.4.
s.s. *Erik*, Kulhulk i Kbh. siden 8.3.26.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Ostende 25.4.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Graasten 23.4.
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Rufisque 10.4.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus, Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. Hangø 22.4.
s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Dunston 23.4. til Kbh.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Kbh. 23.1.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 19.4.
s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Dok siden 27.4.
m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Nakskov 16.4.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Bona 19.4. til Nørresundby.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 7.4.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Kbh. 26.4. til Malmø.
s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 25.4.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Baltimore 18.4.
s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Mayaguez 20.4.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 23.4. til New York.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Oran 23.4.
s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Helsingør 24.4. til Danzig.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Christensen, afg. Port Talbot 21.4. til Quebec.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i Kbh.
s.s. *Gerda*, ank. Tuborg 2.4.
s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i Kbh. 17.4.
s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Hangø 16.4.
s.s. *Gunver*, afg. Middlesbrough 23.4.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Riga 22.4.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.

s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Abo 25.4.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norfolk Va. 5.4.
s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Glasgow 21.4.
s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, pass. Kieler Kanal 26.4. paa Rejse til London.
s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
s.s. *Harriet*, afg. Grimsby 23.3.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 26.-27.4. til Fr.havn.
s.s. *Helene*, ank. London 24.4.
s.s. *Helga*, ank. Abo 12.4.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 26.4. til Kbh.
s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, afg. Valencia 24.4.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Kbh. 11.4.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 24.4. til Kbh.
s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Kbh. 24.4.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, oplagt i Kbh.

I

m.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rufisque 24.4.
s.s. *Inger*, afg. Rouen 24.4.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. St. John 16.4. til Hull.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Santiago 19.4. til New Orleans.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Dunston 21.4.
m.s. *Java*, Schmidt, ank. Shanghai 24.4.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Seattle 3.4.
s.s. *Jenny*, ank. Barcelona 26.4.
s.s. *Johanne*, ank. Mahon 26.4.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Wendt, pass. Gibraltar 21.4.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. St. Catharine 25.4.
m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Port Said 25.4. til Alexandria.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 15.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. Landsend 24.4. p. R. t. London.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. København 11.4.
s.s. *Karla*, ank. Swansea 24.4.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 27.4. til Swansea.
s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Riga 17.4.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Ayr 6.4. til Boston.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Hargshamn 25.4.
s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i Kbh. siden 2.3.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Kbh. siden 19.4.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 19.4.
s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Karrebæksminde 26.4.
m.s. *København*, Christensen, ank. Soerabaya 26.4.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Grangemouth 26.4.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Methil 23.4.
s.s. *Lillian*, afg. Hangø 25.4.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. New York 21.4.
s.s. *London*, Caspersen, ank. West Hartlepool 21.4.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Cardiff 18.4.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Oslo Ruten.

LÜBECKER
MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT
LUBECK
SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:
O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

TLG. ADR.:
-RIPPON- TELEFONER
1162-6054-6450

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.

Skibsbyggere · Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 5 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser. Telef.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

Repræsentant: JOHANNES N. AAGAARD, bei den Mühren 91, Hamburg 8. Telegr.-Adr. »Pushing«, Hamburg

s.s. *Magnus*, afg. Kbh. 26.4. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Dunston 26.4. til Las Palmas.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Kbh. 24.4.
 s.s. *Maja*, i Kbh.-Nakskov og Kbh.-Mariagerfjord Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hamburg 25.4. til Antwerpen.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt i Kbh.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Ushant 18.4. p. R. t. St. Vincent.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Swansea 24.4.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, ank. Kbh. 20.4.
 s.s. *Marie*, afg. Aguilas 26.4.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. San Juan 24.4.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Seconde 22.4. til Rufisque.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Cardiff 21.4.
 m.s. *Mexico*, Eggert, pass. Dover 25.4. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Gibraltar 22.4. p. R. t. Licata.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oporto 25.4. til Kbh.
 s.s. *Mjølntir*, Rasmussen, ank. Santa Pola 26.4.
 s.s. *Møen*, Ankersø, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, ank. Hangø 13.4.
 s.s. *Nautik*, pass. Brunsbüttel 23.4.
 s.s. *Neptun*, afg. Swansea 23.4.
 s.s. *Nerma*, ank. London 23.4.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Bahia Blanca 18.4.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt i Kbh. siden 9.2.26.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Oran 24.4.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Gdynia 24.4.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Danzig 25.4.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Southampton 26.4.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Durban 1.4. til Singapore.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Kbh.-Fr.havn og Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bahia Blanca 23.4. til Santos.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 23.4.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Barry Roads 25.4.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Soerabaya 21.4. til Brisbane.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Nielsen, afg. New York 14.4. til Kbh.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Hull 25.4.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejessø, ank. Burntisland 26.4.

R

s.s. *Randi*, ank. Gandia 23.4.
 s.s. *Rhone*, Kjær, afg. Kbh. 26.4. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Hull 26.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Burntisland 24.4. til Aalborg.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Oran 25.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Kbh. 26.4. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Dok i Helsingør siden 14.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 22.4.
 s.s. *Seine*, Barzig, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 25.4. til Suez.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, afg. Emden 25.4. til Luderitz (S.W. Afrika).
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. San Francisco 17.4. til Australien.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. New Orleans 23.4. til Beu-
 maud (Gulf).

s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Randers 24.4.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Nauru 19.4. til Anckland.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentsen, ank. Bona 20.4.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Valencia 22.4.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbh. 23.4. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Livorno 24.4.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Helsingør 25.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 27.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Huelva 24.4.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Blyth 25.4.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. London 20.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Barry 13.4.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 23.4.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbh. 2.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 15.4.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Stax 21.4.
 s.s. *Stella*, ank. Aguilas 24.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt i Fr.havn siden 29.6.25.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Liverpool 23.4.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i Kbh. siden 21.4.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i Kbh. siden 12.1.26.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Danzig 25.4.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Nørre Sundby 20.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. Kbh. 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Stettin 24.4.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, oplagt siden 7.4.26.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 25.4.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Hull 24.4.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 26.4. til Kbh.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbh. 26.4. til Middelhavet.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Panama Canal 22.4. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankensen, afg. Palermo 26.4. til Taragona.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Dok i Fr.havn siden 22.4.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 25.4.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbh. 13.4.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Panama Kanal 3.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, afg. Valencia 17.4.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Vejle 24.4.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Portland Me. 22.4.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, afg. Dunkirk 24.4. til Nørre Sundby.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Newport Mon. 16.4.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Garston 24.4.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 23.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. New Orleans 16.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Cloucester 24.4.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 15.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Oran 16.4.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR :
HANS GADEABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
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

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

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.G. J. H. SIEMERS & CO., HAMBURG
Hamburg/Alexandria/Levant & vice versa.Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«**KØBENHAVN B** KRISTIANSGADE 22Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**JONATHAN MAY & SØNNER**Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« **Philadelphia, Penna.** Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK, MASKIN- OG RESTAURATØR-

UDRUSTNING

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
HUNIG · 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 · GENOVA · 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. 75 65 · Statstelefon 507
TELEGRAM-ADR.: »NATION«

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION«

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (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	Wass & Lundberg O.Y.
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.
Kristinestad	Lindqvist & Co.
Kaskö	Lindqvist & Co.
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.
Gamlakarleby & Yxpila	Stuvarebolaget
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.
do. do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.
Möllersvik	Stuvarebolaget
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.
do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.
Himango	Stuvarebolaget
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.
do.	Himango-Yxpila Skeppsstuveri.
Brahøstad	The Association Stevedores.
do.	F. Thompson
Uleåborg	Stuvarebolaget
Haukipudas	Stuvarebolaget
Kemi	S. R. Bygglin
do.	Stuvarebolaget
Torneå	Torneå Stevedoring Co.

Telegr.-Adr.: »Mittlers
»Mannola«
»Karelia«
»Sohne
»Mittlers
»Sandholm«
»Blombergs«
»Edvbjörklund«
»Association«
»Edvbjörklund«
»Edvbjörklund«
»Edvbjörklund«
»Edvbjörklund«
»Newstevedoring«
»Export«
»Wass«
»Wahlbros«
»Lindqviste
»Lindqviste
»Victorek«
»Merivälitys«
»Association«
»Prompt«
»Stowing«
»Speed«
»Prompt«
»Stowing«
»Speed«
»Prompt«
»Stowing«
»Speed«
»Despatch«
»Thompson«
»Prompt«
»Bygglin«
»Prompt«
»Stevendingcor

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviaivering, Dæks- & Maskinforsyninger

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

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

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

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

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

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSSKIBSSELSKAB

Korresp. Rheder: A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4211 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELGR.-ADR.: ”ALFMUNT”

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

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD, KULPRAM OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved Tees-Floden som Duncan Brothers, Bugserbaad-Ejere, siden 1828,

EXCHANGE PLACE Telgr.-Adr.: TUGBOAT

MIDDLESBROUGH

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW,
Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:

THOROLF HANSEN,
Bergen.

Etableret 1875. Telgr.-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.

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

Administrerer Radio-Stationerne i den danske Handelsflåde · Installationer og Reparationer · Engager. af Radiotelegrafister · Tilknytning til store, udenlandske Drifts-Organisationer · Entreprenør- og Konsulent-Virksomhed paa alle Omraaer 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 · 19

FREDAG 7 · MAJ 1926

33 · AARG

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

DEN STORE STREJKE

England staar nu i Generalstrejkens Tegn, og efter alt at dømme staar vore Venner paa den anden Side Nordsøen Ansigt til Ansigt med et mere gennemgribende indre-politisk Opgør end nogensinde før. I disse Spalter har vi før udtalt, at ingen anden Nation er mere vitalt interesseret i Englands Velfærd end Danmark — gaar det England godt, trives vi, er Tiderne mørke derovre, forstyrres hele vort økonomiske Liv. Det er ikke for meget sagt, at det er England, som sætter os i Stand til at opretholde den høje Levestandard — Evropas højeste — som vi tillader os. Det er derfor kun naturligt, at vi med spændt Opmærksomhed følger Telegrammerne om, hvorledes Situationen Dag for Dag udvikler sig derovre.

Skønt Strejken kun har været nogle faa Dage — og forhaabentlig kan og vil den ikke vare længe — har den allerede berørt danske Erhverv føleligt. Udenlandske Skibe kan saaledes ikke faa bunkers i engelske Havne, hvilket selvfølgelig er i høj Grad generende for vor Skibsfart, hvoraf en ikke ringe Del er beskæftiget i Nordsøfart. De er altsaa henvist til de danske Lagre, som heldigvis er velforsynede, samt til Fastlandets, og en Stigning i Prisen kan vel næppe undgaas. Endnu alvorligere for Landets Økonomi er de Vanskeligheder, der allerede er opstaaet for vor Landbrugseksport. Mens disse Linjer skrives, overvejes der endnu, hvorvidt man tør risikere at lade Eksporthaadene gaa, foreløbig ligger der et Par Stykker med fuld Last i Esbjerg Havn. Ligesom der baade i London og Harwich ligger danske Baade med letfordærlige Varer og venter paa at blive udlossede.

Den store Strejke har i alt Fald foreløbig lammet Trafikken i England i den Grad, at hverken Jernbaner, Dampskibsselskaber eller Flyveruter tør sælge Billetter forud. Som en direkte Følge heraf har Ledelsen af Baltic and White Sea Conferencen ladet blæse af for den til næste Uge fastsatte Generalforsamling i Paris. En meget stor Procent af Konferencens Medlemmer er britiske, og det er derfor kun rimeligt, at Generalforsamlingen udsættes til en Gang i Juni Maaned. Til den Tid vil Forholdene i England forhaabentlig være bragt i Leje.

YORK-ANTWERPEN REGLERNE 1924

De »Danske Korn- og Foderstof Importørers Fællesorganisation« har i Børsen for den 28. April skrevet et Indlæg mod visse uheldige Forhold, som York-Antwerpen Reglerne af 1924 kan give Anledning til. Vi tillader os nedenstaaende at give et Uddrag af Fællesorganisationens Udtalelser og at knytte en kort Kommentar til samme:

»De nye York-Antwerpen Regler af 1924 afviger paa et Punkt væsentligt fra de gamle Regler af 1890. De gamle Bestemmelser havde en Regel, der mundede ud i dette, at Havari-Grosse skulde opføres i det Land, hvor Skib og Ladning skilles, men denne Regel har de nye Bestemmelser ikke, og Grunden dertil er, at efter-

haanden som Skibsfarten udviklede sig stærkt, viste det sig, at denne Regel ogsaa kunde have sine Ulemper, idet den kunde føre til, at Opførelsen skulde foregaa i saadanne ret uciviliserede Lande som f. Eks. Senegal, Equador, Columbia o.s.v., som ikke havde nogen udviklet Sølovgivning eller Regler vedrørende disse Spørgsmaal. Derfor gik man bort fra den gamle Regel, og der nævnes ikke noget om, hvor Opgørelsen skal finde Sted.

Allerede forinden de nye Regler blev til, indeholdt dog Certeparti og Konnossement undertiden en Bestemmelse om, at Havari-Grosse-Opgørelser skulde finde Sted paa bestemte Steder, som f. Eks. New York eller London eller i Rederiets Hjemland, men slige Bestemmelser var den Gang Undtagelser. Reglerne af 1924 har sikkert udeladt Bestemmelsen om Opgørelsesstedet, for at Rederne med en vis Ret kunde trække Havariopgørelsen til Skibets Hjemland i Tilfælde, hvor Rejsen endte paa Steder, hvor Forholdene var primitive eller Havari-Grosse-Reglerne udviklede.

De nye Regler indeholder paa den anden Side heller ikke nogen positiv Bestemmelse om, at Rederne frit kan vælge, hvor Dispachen skal opgøres, og da det hidtil har været Verdenscoutume, at Opgørelsen skal finde Sted der, hvor Skib og Ladning skilles, naar dette Sted maa regnes blandt civiliserede Lande, kan man egentlig ikke sige, at Forholdene ved Indførelse af 1924-Reglerne er blevet ændrede for Danmarks Vedkommende. Udenlandske Rederier, særlig engelske og svenske, søger imidlertid at fortolke de nye Regler saaledes, at de staar frit med Hensyn til Valget af Opgørelsesstedet. Den danske Sølovs Prgf. 213 siger imidlertid ganske nøje, at Dispachen skal opgøres i det Land, hvor Skib og Ladning skilles, saa naar de paagældende Regler ikke indeholder en ganske bestemt Klausul om, at Opgørelsen skal ske i London eller New York, kunde den danske Modtager i og for sig gøre sin Ret gældende efter Søloven. Men det er jo tit bekosteligt og besværligt, og det har i de fleste Tilfælde vist sig, at de ikke har haft Lyst til at gøre det. Af en 10-12 græske og italienske Baade, som kom herop og som saa godt som allesammen havde haft Havari, var der saa vidt bekendt kun to, for hvilke Opgørelsen fandt Sted her. Selv om der er optaget Besigtigelser og Taksationer her i Landet, kan det hændes, at Havarikommissæren faar Lov til at blive liggende med disse Papirer, medens Dispachen opgøres ganske udenom de danske Interessenter og Dokumenter. Og dette, at de danske Modtagere har kunnet konferere baade med deres Havarikommissær og med Dispachøren, og Dispachøren igen med Besigtigelsesmændene, og at de har kunnet faa dem frem ved de paagældende Retter ude omkring til Afgivelse af nye Forklaringer — alt det vil falde bort i det Øjeblik, Opgørelsen finder Sted i England. Og dersom Englændernes uberettigede, men i Praksis flere Gange gennemførte Forstaaelse af York-Antwerp Rules af 1924 upaataalt fortsættes, vil det efterhaanden blive en stiltiende Underforstaaelse, at

danske Ladningsmodtagere er indgaaet paa Opgørelse i Udlandet, og Forholdet kan i Virkeligheden let blive det, at man tilsidst tror, at Rederne har en saadan Ret efter 1924-Reglerne, hvad han altsaa ikke har. England og særlig London vil paa den Maade komme til at udøve Supremati paa Havari-Omraadet, der medfører, at danske Dispatcher i vigtigere Tilfælde efterhaanden bliver en Saga, og dette vil, ogsaa nationalt set, blive en uheldig Følge af 1924-Reglerne. Det er kun for at sikre sig mod Opgørelser i uciviliserede Lande, Ændringen er sket, men derimellem skulde Danmark jo nødtigt rangere.

Denne for danske Importører ret vigtige Sag har været til Behandling indenfor »Danske Korn- og Foderstof-Importørers Fællesorganisation«, ligesom Sagen var sat paa Dagsordenen for Fællesorganisationens for kort Tid siden afholdte Generalforsamling, hvor det enstemmigt vedtoges, at forlange følgende Klausul indført i fremtidige Kontrakter:

»Adjustment of average, if any, to be made up at the place where the adventure ends, i.e. the place where the vessel finally parts with her cargo, and according to the law and practice at such place.«

Vi kan ganske slutte os til de Betragtninger, som »Danske Korn- og Foderstof-Importørers Fællesorganisation« her har fremsat, men vil samtidig ikke undlade at fremhæve, at den naturligste og letteste Løsning af Spørgsmaalet vilde være, at Importørerne an-

vendte danske Baade i Stedet for græske, italienske eller andre udenlandske Skibe til Transporten af deres Varer til Danmark; derved vilde alt dette undgaa.

GYLDIGT VISERET MANDSKABSLISTE

For at modarbejde Rømnings-Uvæsenet, har den amerikanske Regering udstedt Forbud imod, at Sømænd kan faa Landlov i amerikanske Havne, med mindre enhver ombordværende er paaført den gyldigt viserede Mandskabsliste. Er denne Liste ikke i Orden, har Immigrationsmyndighederne Ordre til at forlange paagældende Udlænding tilbageholdt af Kaptejnen og af denne deporteret.

I denne Anledning har Dansk Dampskibsrederiforening tilskrevet Udenrigsministeriet og gjort opmærksom paa, at det vilde være ønskeligt, om de amerikanske Myndigheder, i Tilfælde, hvor de nægter Sømænd Landgangstilladelse, vilde paatage sig at internere saadanne Søfolk indtil Skibets Afgang, saafremt vedkommende Skibsfører fremsætter Ønske herom. Ligeledes har man henstillet, at Ministeriet i denne Sag søger Samarbejde med Regeringerne i Norge, Sverige og England, hvis Rederiorganisationer ogsaa har taget dette Spørgsmaal op.



SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I MARTS MAANED 1926

Den danske Generalkonsul i Danzig indberetter til Udenrigsministeriet:

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibe var i Marts 391 med 250,598 N.R.T. mod 305 med 187,847 N.R.T. i Februar.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 367 med 234,654 N.R.T. mod 297 med 184,428 i Februar.

Af de i Marts indgaaede Skibe indgik 250 Skibe med 167,180 N.R.T. i Ballast, medens 26 Skibe med 11,777 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 257 med 138,764 N.R.T. og af udgaaede Skibe 218 med 123,149 N.R.T.

Det vil ses, at Stigningen i Skibstrafikken vedvarer. Den store Tonnage hidrører, som den store Mængde i Ballast indgaaede Skibe — $\frac{2}{3}$ af den samlede Tonnage — udviser, ganske overvejende fra Udførslen, medens Indførslen over Danzig kun er ringe. Det fremhæves, at man er naaet op til at kunne indlade 10,000 Tons Kul om Dagen i Danzigs Havn. Udførslen af Træ og Sukker har været livlig, medens Kornudførslen er gaaet stærkt tilbage i Maanedens Løb. Indførslen bestaar væsentligst af Sild, Phosphat og Erts.

Den danske Tonnage staar med de høje Tal af 71 Skibe med 57,490 N.R.T. som Nr. 3 lige op ad Tyskland med 151 Skibe 64,798 og Sverige med 92 Skibe med 62,498 N.R.T. Disse 3 Nationers Flag behersker Havnebilledet, idet de udgør de tre Fjerdedele af den samlede Tonnage. Til Sammenligning med Marts Maaned forrige Aar bemærkes det, at det danske Flag da stod som Nr. 2 med en Tonnage af 40 Skibe med 26,257 N.R.T.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	14	4,790
Danmark	71	57,490
Tyskland	151	64,798
England	26	33,317
Finland	?	2,734
Frankrig	4	4,299
Holland	4	2,233
Letland	12	9,094
Norge	11	6,072
Polen	4	3,273
Sverige	92	62,498

Passagertrafikken udviser en Stigning, der særlig skyldes Trafikken til København, London og Hull.

DAMP SKIBSRUTE CHICAGO - EUROPA

Fra Great Lakes Trans-Atlantic Steamship Line har det danske Konsulat i Chicago modtaget et Prospekt, hvoraf fremgaar, at det paagældende Dampskibsselskab har planlagt en direkte Dampskibsforbindelse fra Byerne ved de nordamerikanske Søer til forskellige europæiske Havne.

Konsulatet har i denne Anledning henvendt sig til Dampskibsselskabet og faaet oplyst, at det var Meningen, at Selskabets Skibe herovre skulde anløbe Chicago, Milwaukee, Cleveland og Detroit. Ved de foreløbig planlagte Ture var Skibene dog optaget fra Chicago.

Det først herfra afgaaende Skib vilde udelukkende medføre Gods til Liverpool. Paa en senere Rejse vilde

man ogsaa anløbe Amsterdam. Hvis nogle Forhandlinger, man i Øjeblikket førte med en Reder i Hamburg, gik i Orden, vilde Selskabets Skibe komme til at anløbe Hamburg og Danzig.

Med Hensyn til at anløbe København var der endnu ikke truffet nogen Beslutning, men Selskabet overvejede Muligheden heraf og lovede at holde Konsulatet underrettet, saafremt dette senere skulde blive besluttet.

Endelig oplystes det, hvad Fragten angaar, at denne med Selskabets Skibe vilde være 20 pCt. billigere fra Chicago til Europa end med kombineret Jernbane og Skib.

AARSBERETNING FRA KONSULATET I NEW ORLEANS 1925.

Bomuld, Bomuldsfrøkager og Mel.

I Sæsonen 1925-26 avledes der i Staten Louisiana ca. 900,000 Baller Bomuld mod 492,000 Baller i 1924-25 og Gennemsnittet for de foregaaende 3 Aar var kun 374,000 Baller. For de forenede Staters Vedkommende beløb Høsten i Sæsonen 1925-26 sig til ca.

16,000,000 Baller mod
13,627,000 Baller for 1924—25
10,171,000 Baller for 1923—24
9,730,000 Baller for 1922—23, og
7,977,000 Baller for 1921—22.

Som man ser, har Høstudbyttet af Bomuld været stadigt stigende de sidste Aar og nærmer sig det store Udbytte i Aarene 1911 og 1914. Grunden hertil er i første Række det store beplantede Areal, ideelle Vejforhold og Indskrænkninger i Insekters Angreb paa Planterne.

Man ventede ikke i Efteraaret 1925, at Høsten vilde blive saa stor, som det viste sig, og Priserne, der noteredes for Bomuld og Produkterne af Bomuldsfrø var baserede paa en forventet Høst af mellem 14 og 15 Millioner Baller. Eftersom Sæsonen skred frem blev det klart, at Høsten vilde blive betydeligt større end ventet, hvorfor Priserne paa de nævnte Produkter efterhaanden blev lavere, saaledes at de, da dette skrives den 20. Marts 1926, er faldet Doll. 10.00 til Doll. 12.00 pr. »long ton« siden Oktober Maaned forrige Aar. Medens 50 pCt. Bomuldsfrøkager solgtes til Danmark i Begyndelsen af Sæsonen til en Pris af Doll. 51.00 pr. ton, er Værdien i Dag Doll. 40.50 til Doll. 41.00 pr. ton.

Eksporten af Bomuldsfrøkager er i det hele taget ca. 20 pCt. mindre i Aar end sidste Aar, medens Hjemmeforbruget er steget med 250,000 Tons fra 1. August 1925 til Marts Maaned 1926.

Priserne her i Landet for Bomuldsfrømel og -kager er yderst billige i Sammenligning med Priserne paa andre Foderstoffer, og meget store Kvantum Mel benyttes nu af Gødningsfabrikerne, eftersom Bomuldsfrømel er det billigste amoniakholdige Stof paa Markedet og sælges for ca. Doll. 3.40 til Doll. 3.50 pr. Enhed af Amoniak, — 1 pCt. Amoniak er lig 5.14 pCt. protein —, leveret i Partier paa Gødningsfabrikerne ved den atlantiske Kyst.

De laveste Eksportpriser er af Texas, eftersom de hjemlige Forbrugere af Bomuldsfrømel øst for Mississippi Floden aftager Produktion til en Pris, der ligger Doll. 2.00 til Doll. 5.00 højere pr. Ton end den, der kan opnaas ved Eksport fra denne Del af Landet.

Det oplagrede Kvantum Bomuldsfrøkager og -mel paa Oliemøllerne udgør 400,000 Tons for Resten af Sæsonen mod 200,000 Tons ved samme Tid sidste Aar.

Med Hensyn til den kommende Sæson, saa er der en stærk Bevægelse fremme mellem Landmændene i Retning af at indskrænke det med Bomuld beplantede Areal, da man i Almindelighed er bange for, at en ny Høst af ca. 16,000,000 Baller yderligere vil trykke Priserne, medens Landmændene paastaar, at de for Tiden noterede Priser ikke dækker Produktionsomkostnin-

gerne. Det synes imidlertid, som om det samme Areal vil blive beplantet med Bomuld i Aar som sidste Aar, og man forbereder sig i Særdeleshed i Staten Texas paa at beplante et betydeligt Areal.

Havneforhold i Staten Florida og andre Golfstater.

Den feberagtige Oplomstring i Staten Florida i længere Tid, som har givet sig Udslag i Bygning af private Ejendomme, Hoteller og gode Vejanlæg i stor Stil synes at have naaet Toppen i Slutningen af Aaret 1925, og uden Tvivl er Oplomstringen paa Retur, hvilket let vil medføre, at der bliver daarlige Tider i Staten Florida for det næste Aar eller næste Par Aar. I Løbet af 1925 har denne Stat modtaget Bygningsmaterialier fra næsten alle Lande Verden over, som eksporterer saadanne Materialer, men de daarlige Havneforhold har kostet adskillige Rederier mange Penge. Der er kun fire regulære Havne i Staten Florida, nemlig Jacksonville paa Østkysten, Key West paa Sydskysten og Tampa samt Pensacola i den mexikanske Golf. Der er tilstrækkelig Vanddybde i disse Havne for de Skibe, som kan antages at tage Fragt til Florida, men disse fire Havne ligger i betydelig Afstand fra Byen Miami paa Østkysten, i hvilken By og Omegn disse store febrilske Oplomstringer fortrinsvis har fundet Sted. Adskillige Dampere er i det sidste gaaet til Miami, hvor der hverken findes en regulær Havn eller Toldbod, og hvor Hjælpemidler for Losning af Skibe er meget daarlige. Der har været Tider, hvor indtil 70 Skibe har ligget ved Miami uden at kunne blive udlossede, heraf dog Størstedelen Sejlskibe. Et Par danske har været der i 1925 med Cement, og under de foreliggende Forhold finder man Anledning til at henlede danske Eksportørers Opmærksomhed paa Forholdene, der opfordrer til Forsigtighed ved Afslutning af Forretning og Fragt paa Staten Florida i det kommende Aar, indtil Situationen er afklaret.

De øvrige Golfstater under Konsulatets Jurisdiktion er ogsaa i Oplomstring, men her synes denne at være af en konservativ Natur, og der vil uden Tvivl være et stort Marked i det kommende Aar for al Slags Bygningsmateriale og Materiale til Vejanlæg i disse Stater.

Mobile, i Staten Alabama, udvider sin Havn med 50 pCt. med nye moderne Kajanlæg, og Arbejdet vil uden Tvivl strække sig over 2-3 Aar.

Houston, Texas, har faaet et Havneanlæg, som man maa regne med i Fremtiden, og en Del af den Afskibning og Tilførsel, der hidtil er gaaet til Galveston, vil gaa til Houston i Fremtiden.

For New Orleans' Vedkommende skal kun anføres, at Havnen her er den største i Omsætning i de Forenede Stater næst efter New York. Ind- og Udførslen fra og til fremmede Lande i Aaret 1925 havde en Værdi af Doll. 688,298,393.00. Danske Skibe anløb New Orleans 107 Gange samme Aar til en samlet Tonnage af 173,605 Netto Register Tons, deraf et Sejlskib. Medens adskillige Dampere har været i New Orleans flere Gange, har der ingen danske Skibe været i Rute-fart paa Golfen i 1925.

SKIBSFARTEN PAA LENINGRAD

Myndighederne i Leningrad har nu besluttet, at der fra Nagivationens Aabning og indtil Udgangen af Juni Maaned skal importeres 220,000 Tons Kul. Man kan vistnok gaa ud fra, at der ogsaa senere i Løbet af Navigationsperioden vil finde en større Kulimport Sted. Noget Kvantum er endnu ikke bestemt, men der er Tale om over 1 Million Ton.

Ifølge de seneste Meddelelser fra Rusland ser det ud til, at isfri Navigation ikke kan ventes før, men

snarere senere end 15. Maj, hvilken Dato tidligere var antydnet af det derværende Observatorium for Sommerfartens Genoptagelse.

Hvad iøvrigt angaar Forhold og Foreteelser, som særlig Kaptajnerne bør iagttage ved Farten paa og under Ophold i Leningrad henledes Opmærksomheden paa den af The Baltic and White Sea Conference i Fjor udgivne »Østersøbrochure« Side 12-15 og Side 25 givne Oplysninger, som stort set har Gyldighed ogsaa i Aar.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande:

Paa Graadybsbarren 2,7-5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7-7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjjetønder 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.

Fritlager 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 Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

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. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

Renø med 5,7 m Vanddybde og dobbelt Dagafmærkning fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Vanddybde forefindes. **Skibs- og Vareafgifter** efter Provinshavnens Minimumstakster.

Ingen Lodsvang.

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. **Vandforrykning** 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. Ourølbet 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 Lodsvang. 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 tredobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

HORSSENS

Sejlløbet og Dele af Havnen er uddybet til 22 Fod. Sejlløbet er afmærket. Fjord og Sejlløb er forsynet med Ledefyr.

Havneafgift pr. Reg.-Ton:

Indg. 25 Øre. Udg. 25 Øre.

Lodsvang.

Bugsering foregaar let og efter billige Takster.

Ballastafgift til Havnen: 4 Øre pr. Ton.

Vand: 4 à 6 Øre pr. Reg.-Ton. Vand langs alle Bolværkerne.

Losning

besørger af Ladningsmodtageren efter faste, moderate Takster og af Havnearbejdernes Andels-Lossekub.

Skibsbyggeri, Ophalingsbedding og Kølhalingssplads havs. Kran til 5000 kg. Jernbanespor ved alle Bolværker. Udmærkede og velbelyste Havnepladser. Pladser og Pakhuse til Udteje.

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 Teglnholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. — Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant eller andre Skibsformødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Dagn, for Sejlskibe paa 50 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Dagn. **Ingen Lodsvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, 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 Lading** i Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I **Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store 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.

HOBRO

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 Lodsvang.** Bugserdampere.

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

Losning og Lastning **Jernbanespor** **Pakhuseplade**
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 Hjælpekrue, Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft. flere Træskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

SØ - OG HANDELSRETS DOM

Under fra Uge til Uge bragte vi i vort sidste Nummer en kort Meddelelse om den af Sø- og Handelsretten i København afsagte Dom i en Afmønstrings-sag, som Maskinmester V. B. Overgaard havde anlagt mod Dampskibsselskabet »Torm«. Da Sagen er af betydelig Interesse, bringer vi i Dag en udførlig Beretning om Sagen og den afsagte Dom:

Sagsøgeren, Maskinmester V. B. Overgaard, der siden den 26. Januar 1922 havde været forhyret som første Maskinmester med det sagsøgte Selskab, Dampskibsselskabet »Torms« s.s. »Thyra S«, blev den 6. Januar 1926 efter 3 Maaneders forudgaaende Opsigelse afmønstreret i Newcastle med Hyre til Afmønstringsdagen. Idet Sagsøgeren nu gør gældende, at han, der paamønstreredes i København, kun kunde opsiges til Fratrædelse i dansk Havn, har han under nærværende Sag sagsøgt Dampskibsselskabet »Torm« A/S til Betaling af 1) £ 8.18.0 som Godtgørelse for Rejsudgifter til dansk Havn og 2) 610 Kr., nemlig 1 Maanedes Hyre, alt under Henviisning til Sømandslovens § 34 og som Følge af, at han paastaar at være blevet afmønstreret uden Hjemmel i Forhyringskontrakten eller i Sømandslovens §§ 32 eller 33.

Sagsøgeren har særlig paaberaabt sig Sømandslovens § 13, 1. Stykke, 2. Punkt, der udtaler:

»Er Sømanden dansk og forhyret her i Riget, kan Aftalen dog fra hver af Siderne kun opsiges til Fratrædelse i dansk Losnings- eller Lastningshavn.« Efter Sagsøgerens Mening maa denne Bestemmelse læses saaledes, at den ogsaa finder Anvendelse paa det i Sømandslovens § 12 nævnte Tilfælde, at Sømand er forhyret med aftalt Opsigelsesfrist uden aftalt Fratrædelsessted. § 12 siger ganske vist videre, at Aftalen i saa Tilfælde, hvis Tiden udløber under Rejsen, gælder til Skibet anløber en Havn for at laste eller losse, men hermed er det ikke udtalt, om Havnen skal være dansk eller udenlandsk, det maa bero paa Bestemmelsen i § 13. Den særlige — og i Forhold til den tidligere gældende Sølovs § 82, 2. Punktum — nye Regel i § 12, gaar ud paa, at Havnen skal anløbes for at losse eller laste. Dertil kommer endvidere, at det i de forskellige Overenskomster mellem Rederne og Maskinmestrenes Forening lige siden 1907 har været enten positivt udtalt eller forudsat, at Fratrædelse skal ske i dansk Havn. Den nugældende Overenskomst af 6. Juli 1925 indeholder følgende Bestemmelse:

»Paamønstring finder Sted i Henhold til Sømandsloven af 1. Maj 1923 og nedenanførte Forhyringsregler: a) Maskinmester ansættes med 3 Maaneders gensidig Opsigelse, for Undermestres Vedkommende, dog først efter 3 Aars uafbrudt Tjeneste i samme Rederi. Konstant Opsigelse, d.v.s. en Opsigelse, der gentages hver 3. Maaned, er ikke gyldig.«

Da denne Overenskomst blev sluttet, gik begge Parter — efter hvad Sagsøgeren videre hævder — ud fra, at Sømandslovens § 13, 1. Stk. 2. Punktum var gældende ved Siden af Overenskomsten, og paa denne Maade har Overenskomsten været praktiseret lige indtil nærværende Sag er rejst; det maa derfor under alle Omstændigheder kunne siges, at Fratrædelsessted er aftalt, nemlig dansk Losnings- eller Lastningshavn. Foruden foranstaaende har Sagsøgeren henvist

til de uheldige Følger, det vilde have for Skibsofficererne, hvis de kunde afmønstreres i Udlandet uden videre Krav end Hyre til Afmønstringsdagen.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundne, idet de gør gældende, at Sømandslovens § 13, 1. Stk. 2. Punktum ikke er anvendelig i det foreliggende Tilfælde, § 13 omhandler i det hele kun Tilfælde »hvis ikke andet er aftalt om »Tjenesteforholdets Varighed«, men i nærværende Tilfælde er der netop aftalt Opsigelsesfrist uden at være aftalt Fratrædelsessted, og Reglen i § 12, hvorefter Aftalen gælder, til Skibet anløber en Havn for at losse eller laste, finder derfor direkte Anvendelse. Det fremgaar ogsaa af Forarbejderne til Loven, at § 13, 1. Stk. 2. Punktum netop ikke kommer til Anvendelse i et Tilfælde som det foreliggende, idet det siges, at »man gaar ud fra, at Parterne, hvis de har truffet en Aftale om Fristen, men ikke om Fratrædelsesloven, har ment at enhver Havn kan være Fratrædeshavn«. De Sagsøgte bestrider videre, at der kan være Tale om noget aftalt Fratrædelsessted. I Sommeren 1925 blev Dansk-Dampskibs-Rederi-Forening opmærksom paa, at Overenskomstens Ordlyd maatte føre til, at Reglerne i Sømandslovens § 12 om, at Fratrædelse kan finde Sted i hvilken som helst Havn, Skibet anløber for at losse eller laste, kom til Anvendelse, og Rederi-Foreningen foreslog derfor en Tilføjelse til Overenskomsten, hvorefter »Fratrædelse, naar Maskinmesteren er forhyret i Danmark, selvom Skiftning i Udlandet havde fundet Sted, kun kunde forlanges i dansk Havn, eller paa sikker dansk Red, hvor Skibet ankrede«, men Maskinmestrenes Forening vilde ikke indgaa paa en saadan Tilføjelse, idet Foreningen mente sig tilstrækkelig sikret gennem Sømandslovens § 13, 1. Stk. 2. Punktum.

Til det sidste har Sagsøgte anført, at Grunden til Foreningens Vægring var Bestemmelsen om Skiftning i Udlandet og Udvidelsen til dansk Havn eller sikker dansk Red.

Saaledes som Sømandslovens §§ 12 og 13 er affattede, findes det utvivlsomt, at Ordene »en Havn« i § 12 maa forstås som en hvilken som helst Havn, Skibet anløber for at losse eller laste, og at § 13, 1. Stk. 2. Punktum, som det ogsaa siges i de foranomtalte Forarbejder, ikke kan finde Anvendelse, hvor § 12 er gældende. Da Overenskomsten af 1925 dernæst intet indeholder om, at Fratrædelse skal ske i dansk Havn, kan det mod de Sagsøgte Benægtelse ikke stateres, at der i nærværende Tilfælde er aftalt noget Fratrædelsessted. Som Følge af foranstaaende vil de Sagsøgte være at frifinde. Sagens Omkostninger findes Sagsøgeren at burde betale med 100 Kr.

Thi kjendes for Ret:

De Sagsøgte, Dampskibsselskabet »Torm« A/S bør for Tale af Sagsøgeren, Maskinmester V. B. Overgaard, i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger betaler Sagsøgeren inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse til de Sagsøgte med 100 Kr.

Indlet Stempelforbehold.

Ipsen.

Kai Leth.

H. P. Hagelberg.

FORSENDELSE AF VALUTA FRA SOVJETUNIONEN TIL UDLANDET

Sovretregeringen har udstedt følgende Dekret om Overføring og Forsendelse til Udlandet af Valuta-Værdier:

Overføring og Forsendelse til Udlandet af Valuta-Værdier foretages gennem Statsbanken eller andre

Kreditinstitutioner, der har Ret til at foretage tilsvarende Operationer, og tillades til et Beløb af ialt indtil 100 Rbl. om Maaned. Udover dette Beløb tilstaas Overføring eller Forsendelse til Udlandet af Valuta-Værdier kun efter Tilladelser, som udstedes af Den særlige Valuta-Kommission ved Sovjetunionens Finanskommissariat paa den Betingelse, at der bliver forelagt Beviser for Nødvendigheden af de paagældende Værdiers Overføring eller Forsendelse som Betaling for indførte Varer, Dækning af paaløbende Forretningsudgifter, Udførelse af Kommissioner fra Myn- dighedsinstitutioner etc.«

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 Hejseapparat m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadenhavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Sviters Bjergningsdamp 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 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 belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugserdamp uforud.** Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. **Ballastafg.:** 4 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.

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.

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 Tidrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodstvang

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

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

Losning og Lastning besørges ved 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 Kølhalingsplads for mindre Skibe.

NØRRESUNDBY

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

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

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

Vand betales med 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.

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 Stevedore efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbedding for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajepads for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** 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. 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 1/2 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. Dykkeras sistance forefindes. Kølhalingsafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst-, Vest- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullosningskran ved Kaj.

SKIBS-MÆGLERE

— Edsv. MÆGLERE · MÆGLERFIRMAER —

København:

Danish Shipping Co., Ltd., A/S, Sct. Annæplads 28.

C. K. Hansen, Amallegade 29 B.

Holm & Wonsild, Amallegade 36.

A. P. Møller, Kongens Nytorv 8.

Aarhus: Carl v. d. Hude.

Aalborg: Johs. Utzon.

Esbjerg: I. Lauritzen.

Frederikshavn: Nic. Pedersen, H. Christensens Effil.

Nørre Sundby: N. C. Bach.

N. F. Stegmann.

Svendborg: E. W. v. d. Hude & Søn.

SKIBS-PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

J. Andersen & Co., Frederiksgade 7.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.

H. S. Hansens Effil., Amallegade 37.

T. H. Møller, Nyhavn 45-47.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

P. Saxbergs Effil., N. Mogensens. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

TYVERIER FRA SKIBENE I SANTA CRUZ

I følge Indberetning fra det kgl. Konsulat i Santa Cruz, Tenerife, skal flere danske Skibe i den senere Tid, naar de har ligget til Ankers ved de kanariske Øer, om Natten være blevet bestjaalet for Proviant. D/S »Lars Kruse« blev saaledes i November f. A. bestjaalet for Proviant til et Beløb af 3 à 4,000 Pesetas, ligesom ogsaa D/S »Orion« og D/S »Ingeborg« fornylig skal være blevet bestjaalet under Ophold i Santa Cruz.

Konsulen har i sin Indberetning henstillet, at de danske Rederiers Opmærksomhed henledes paa Nødvendigheden af, at der holdes nøje Vagt om Natten. Vagtmandskab vil kunne faas i Land for en Betaling af 12 à 15 Pesetas pr. Nat, og Konsulen anbefaler meget, at Skibene sikrer sig ved Antagelse af saadant Vagtmandskab.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 4. Maj 1926

Generalstriken i England er i Dag en Kendsgerning. Paa det nuværende Tidspunkt er det umuligt at have nogen Mening om, hvorledes Konflikten vil udvikles, og hvor længe den vil vare. Imidlertid er al Kuludskibning selvfølgelig øjeblikkelig forbudt, og ingen Baad kan faa Bunkerkul, med mindre det tjener nationale Interesser.

Mange Baade, som har faaet noget af Lasten om Bord, maa nødvendigvis blive opholdt, men flere er afgaaet i Ballast, og atter andre med $\frac{1}{2}$ eller $\frac{3}{4}$ Last.

For Danmarks Vedkommende maa det haabes, at Eksporten kan opretholdes i fuldt Maal. Det har altid mindre at sige med Importen, og hvad Brændsel angaar, saa ligger de fleste Importører med Lagre for flere Maaneder, og kan nu faa en Chance til at realisere Lageret — maaske til forhøjede Priser. Vi faar nu se, hvorledes det hele udvikles, og det er ikke mere end rimeligt, at Rederne ogsaa forsøger at udnytte Chancen, hvor den tilbydes.

TRÆLASTMARKEDET

er og bliver uden Forandring. Foreløbig er det kun naturligt, at Rederne skyer U.K., og hvad der tilbydes til Holland, Belgien og Nord Frankrig, er ikke værd at røre ved. Kotka/Calais 730 Std. er sluttet til 33/-; Råfsö/Zaandam 650 Std. Hfl. 19/50; Walkom/Zaandam 650 Std. byder ogsaa Hfl. 19/50.

Hvidehavet har bl. a. taget 950 Std. Baad til Yarmouth til 57/6d., og Kemi/Newport har betalt 62/6d. for 650 Std.

Fra Canada gøres meget lidt.

Til Afløsning af Scanfin Certepartiet forberedes »Baltwood« Certepartiet, som ventes approberet i den nærmeste Fremtid, og forhaabentlig viser det sig at varetage ogsaa Redernes Interesser. »Baltwood« vil da antagelig ogsaa afløse det mindre gode »Backrut« Certeparti.

KUL, KOKS ETC.

I de sidste Dage i April blev der ikke gjort meget, og en Del af de Baade, som blev sluttet, har maattet gaa uden Last. Tyne/Lindholm Pier betalte 6/3d. for 2,300 Tonner; men Baaden naede ikke at faa Last. Varer Striken i England en Tid, vil Rotterdam og Danzig kunne levere store Kvantiteter; men disse Havne kan ikke overkomme alt, og i Danzig skal der allerede være Congestion.

MIDDELHAVET ETC.

Tyne/Gibraltor steg til 11/- i Dagene før 1. Maj; Tyne/Ceuta 11/6d., medens Genoa kun betalte 8/9d., og fra Wales 8/7½d. En Del Maj Baade er sluttede til forskellige Havne med Annulleringsklausul.

I de hjemgaaende Markeder spores ingen Bedring; mange foretrækker at løbe Baadene hjem i Ballast. Donau er gaaet lidt tilbage, da alle de presserende Laster for Maj er sluttet op. Store Kvantat Træ til River Plate er sluttet til Basis £16.0.0 pr. Waggon f.o.b. og stuvet. Sulina Bar viser nu en Vandstand paa ca. 18 Fod.

Sortehavsfragterne er uforandrede, 12/-, 12/6d. Basis Kontinent.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Timecharter Raterne for vestindisk Fart er steget betydeligt, og de andre Markeder følger vel efter. Der er mest Gang i Kulbefragtingen til Syd Amerika med lidt fastere Tendens. Til Rio faas 3/50 Doll., Buenos Aires ca. 4 og Alexandria 3/25. Montreal faar Baade til uforandret lave Rater. For en mindre Baad til 3 finske Havne er betalt 19 Cents, og lignende noteres nu til 3 danske/svenske Havne. Cuba/U.K.-Cont. er sidst gjort til 15/- for 4,000 Tonner; San Domingo 17/- for 3,000 T. og Cuba/Vancouver 17/- for 6,000 T.

Oliekager fra Gulfen til 3 danske kommer vanskeligt over 5/25, 5/50 Doll.

Fra Pacific Kysten sluttet en Del; men ikke paa langt nær nok. Prompt Tonnage faar 28/-, 28/6d., Aug./Sept. 30/-, 31/-, og ventes at stige endnu et Par Shillings.

SYDAMERIKA

Noteringerne for Wales/Buenos Aires har ligget omkring 15/-, 15/6d.; Rotterdam/Buenos Aires 14/6d., 15/-.

Det hjemgaaende Marked er gaaet en 2/- à 3/- ned, delvis paa Grund af ugunstigt Vejr. Til Skandinavien er sluttet en 60 Cbf. Baad for prompt Lastning til 21/3d. til 3 danske Havne, og for Juni er kun betalt 20/-. Sandsynligheden taler for, at Markedet snart kommer op igen.

ØSTEN

Ugen opviser ingen Afslutninger for Korn fra Australien til Europa. For 6/7,000 Tonner Maj/Juni indikeres 25/-. Der er gjort en Del i Kul fra Newcastle N.S.W. til Java, Singapore etc., og Jarrah wood fra Vestaustralien til Bombay til 30/- per load; lignende noteres til Shanghai. Bombay-Karachi er nede i 14/- pr. d.w. U.K.-Cont., og parcels Madras Coast betinger ca. 15/-. Saigon 6 Havne Cuba 27/6d., 29/-; Java/Madras ca. 13/-.

Syd Afrika søger flere Baade for Majs pr. Maj/Juni 19/-, Aug./Sept. 23/-, 23/6d. Durban/Aden, prompt, har betalt 12/-; Mauritius/U.K. er sluttet til 24/- Aug./Sept., Option Canada 29/-.

TIME CHARTER

Markedet er livligere for vestindisk og pacific Fart. Ca. 3,000 Tonnere har faaet 1/60 Doll. for 12 Mdr. og 3,150 T. 1/42½ Doll. for 3 Mdr. vestindisk Fart, 8,200 Motor 1/40 Doll. for 9 Mdr. pacific Fart. For 2 Aar noteres 1/30 Doll.

AKTIESELSKABET

NØRRSUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Kollision i Taage.

Da Damperen »C. P. A. Koch«, der for Tiden gaar i Fart mellem København og Aarhus, i Fredags Aftes ved 10½-Tiden i tæt Taage befandt sig ved Lappegrunden Nord for Helsingør, blev den paasejlet af Motorskibet »Lidsø« af Rødby, som med stor Kraft løb sin Stævn ind i Styrbords Side af Damperen.

Passagererne blev vækkede ved Sammenstødet og for op paa Dækket, hvor Mandskabet allerede var i Gang med at gøre Redningsbaadene klar. Imidlertid viste det sig, at »C. P. A. Koch« kun havde faaet en stor Bule i Siden, og efter en halv Times Forløb kunde Damperen fortsætte til Aarhus, hvortil den ankom omtrent rettidigt.

Ved et Mandag afholdt Søforhør i Anledning af Kollisionen oplyses det, at begge Skibe med korte Mellemrum havde givet Taagesignaler, og at »C. P. A. Koch« havde gaaet med langsom Fart og efter at have hørt »Lidsø«s Fløjte havde standset Maskinen og derefter, da »Lidsø« kom i Sigte, slaet Bak. Ogsaa Motorskibet bakkede, og det er sandsynligt, at Sammenstødet skyldes Strømmen, der kan have taget Damperen og ført den ind mod Stævnen af Motorskibet.

Prøvetur.

Nakskov Skibsværft afholdt forleden Prøvetur med Værftets Nybygning Nr. 26, Motorskibet »Astoria« til Dampskibsselskabet »Orient«.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærer 380', Bredde paa Spant 53' 3", Dybde til Hoveddæk 28', Lastevne 8,200 Tons.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse som almindelig Lastebaad af Shelterdæktypen med Bak og med Huse midtskibs og agter samt fortløbende Dobbeltbund.

Maskinen bestaar af 2 Burmeister & Wain Motorer paa tilsammen 2,800 I.H.K., der giver Skibet en Fart af 11 Knob, lastet, ved en Dybgang af 24' 11½".

Til Opvarmning af Skibet findes en oliefyret Kedel, bygget af Værftet, endvidere findes Kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. Kabys og Bageovn er fra De forenede Jersntøberier, København.

Prøveturen, i hvilken Repræsentanter for Rederiet og Værftet samt forskellige indbudte Gæster deltog, foretoges i Langelandsbæltet, hvor Farts- og Forbrugsprøver foretoges over den maalte Distance paa Langelands Kyst. Efter Provernes Afslutning og Gæsternes Landgang fortsatte Skibet Rejsen til København, hvor det kompletterede sin Oliebeholdning inden Afgang til Vestkysten af Amerika, hvorfra det

er chartret. Onsdag afgik det fra Olietank-Anlægget i Frihavnen.

To Skonnerter forlist.

To Marstal-Skonnerter, »Uranus« og »Gertrud«, har været savnet i saa lang Tid, at man nu har maattet opgive Haabet om nogen Sinde at gense dem eller deres Mandskab. »Uranus«, for hvem Skibsmægler K. Albertsen, Marstal, var Reder, har man sidst hørt fra for 4 Maaneder siden. Man antager, at den foruden Føreren, Kaptajn Stegmann, har haft 3 Mand om Bord. »Gertrud« tilhører Kromanns Rederi i Marstal og er senest rapporteret efter 3 Dage i Forvejen at have forladt Newfoundland. Foruden Føreren, Kaptajn K. Rasmussen, Marstal, havde »Gertrud« fire Mand om Bord.

Solgt Skib.

Skibspriserne er nedadgaende, undertiden sælges der endog Skibe til rent Røverkøb. En svensk 3m. Sk. »Carolus« er i disse Dage solgt for 15,800 Kr. Skibet er paa 111 Brutto Tons og laster 235 Tons. Det er bygget i 1919 i Svendborg. For nogle Aar siden solgtes det for 40,000 Kr. Fartøjet skal være godt nok.

FRA REDERIVIRKSOMHEDENS OVERDREV

En af vore yngre, og man tør nok sige besynderligste »Dampskibsselskaber«, Rederiet Aage Lind, er forleden traadt i Likvidation efter længe at have ført en forgæves Kamp for Tilværelsen.

Rederiet Aage Lind blev stiftet for knapt halvandet Aar siden med Skibsreder Aage Lind og Kaptajn Helge Olsen som Bestyrelse. Det ejer en Damper, en lille gammel Baad paa 500 Tons, »Nyholm«, der længe har været oplagt i Aalborg og dér dannet Skuepladsen for en Række livfulde Arresforretninger. Selskabets Aktiekapital indskrænkede sig nemlig hovedsagelig til de Penge, der var stukket i Skibet, ca. 70,000 Kr., og Rederiet løb derfor meget hurtigt tør, ja kunde end ikke betale Hyre til sine Skibsolficerer. Den ene af Rederne, Hr. Aage Lind, har imidlertid mange Jern i Ilden, blandt andet driver han et Cigaragentur, og i et Par Tilfælde ordnede han sig da med sine Officerer paa den Maade, at han opgjorde deres Tilgodehavende i Cigarer! Et sikkert enestaaende Betalingsmiddel inden for Søfarten. Alle de Vanskeligheder, Rederiet havde, lod sig dog ikke ordne paa denne Maade, alene af den Grund, at der findes et samlet Hyrekrav paa ikke mindre end 10,000 Kr.

J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 249 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755



Johan Madsen

Telf. Central 4735

St. Kongensgade

103

KUNSTFYRVÆRKER FRITZ BUSCH

anbefaler sig med ved Holger Pedersen.

SIGNALERINGSFYRVÆRKERI AF ENHVER ART

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriften Søfartssk.

Laboratorium: KONGENS ENGHAVE. V. Tlf. Cent. 6031
Tigr.-Adr.: „Raket“, København. Privatlif. Norm 2889KØBENHAVNS 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

FORAN DEN ØKONOMISKE VERDENSKONFERENCE AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den 26. April traadte den Komité sammen, som skal forberede den store økonomiske Verdenskonference, der skal afholdes i Genève. Fra alle Jordens Egne vil man med Opmærksomhed følge, hvad der foregaar, og allerede nu er Forventningerne spændt. Det er dog for tidligt at tale om positive Resultater. Tværtimod kan det godt være, der slet ikke kommer noget rigtigt ud af det, og man maa hele Tiden erindre, at der foreløbig kun er Tale om Forberedelserne til den økonomiske Konference, som skal afholdes senere.

Hvad man vil opnaa er intet mindre, end at bringe de internationale økonomiske Problemer frem til en Løsning. At det vil blive mere end vanskeligt, siger sig selv; da man i 1920 efter Folkeforbundets Indbydelse holdt Finanskonference i Bryssel og to Aar senere i Genua — paa Initiativ af *Lloyd George* — kom man ikke ud af Stedet. Alt var i Virkeligheden spildt Ulejlighed, for en stor Del, fordi der ikke var truffet de fornødne Forberedelser. Man rendte rundt i det — og belært af dyrekøbte Erfaringer vil man nu planlægge det hele, selv i de mindste Detailler.

*

Det er den franske Folkeforbundsrepræsentant *Loucheur*, der paa sit Lands Vegne har foreslaaet at holde en vel forberedt økonomisk Verdenskonference. Det var i September 1925 han fremsatte sin Plan, der nærmest gik ud paa, at der skulde nedsættes en forberedende Komité med den Opgave, at indsamle et stort Informationsmateriale, lægge et Program og fastslaa naar Konferencen skal træde sammen. Han havde for saa vidt Heldet med sig, og alt vil nu komme til at afhænge af den Tendens, der vil præge den store økonomiske Verdenskonference.

Da *Loucheur* motiverede sit Forslag, kom han ind paa at betone det intime Baand, der er imellem de økonomiske Problemer og Verdensfreden. Trods alle de Forbedringer, man har kunnet spore, havde *Loucheur* dog Ret i, at den økonomiske Nationalisme er blevet mere og mere skærpet. Overalt rejser man Toldmure, og i alle Lande søger man at spærre helt for fremmede Produkter. Man ønsker at leve i en økonomisk Isolering — og lukker Øjnene for, at just dette rummer den allerstørste Fare for Fremtiden.

Det vanskelige ved Konferenceforberedelserne var efter *Locheurs* Mening at bestemme, hvilke Punkter man ikke ønskede at faa sat paa Programmet. Der var saa overordentlig meget af Vigtighed, at det nu blev saare vanskeligt at vrage; det gjaldt om at begrænse Forhandlingerne, for at man kunde faa Haab om at komme frem til praktiske Resultater. Teorier alene var uden Interesse. De internationale Overenskomster skal ogsaa trænges tilbage paa en beskeden Baggrundsplads, fordi de efter *Locheurs* Mening kun fastslaar en Række Principer, som ikke har nogen videre praktisk Betydning. Det gælder om at komme til nogle Resultater, der kan samle Sympati om sig. Først og fremmest vil man fra fransk Side en ubarmhjertig Krig mod de høje Toldsatser; ikke med Urette har man hævdet, at de spiller samme Rolle i Økonomien som Krigsrustningerne i Politiken.

*

For at man med forholdsvis Lethed kan naa frem til det Maal, man har sat sig, har den forberedende Komité opstillet en hel Del Grundsætninger, som er vel værd at lægge Mærke til, fordi de viser, i hvad Retning man i Fremtiden ønsker at orientere det økonomisk-politiske Liv.

Man anerkender det store Arbejde, som gøres af Folkeforbundets forskellige Afdelinger, og man har i

Komitéen optaget mange af de førende Teknikere paa de specielle Omraader. Derved er Rammerne blevet udvidet ikke saa lidt, men man har opnaaet at faa en mere prøvet Basis at gaa ud fra, end om man var, saadan som *Calliaux* fremhævede, begyndt ganske for sig selv. Hele det prøvede Apparat stod til Kommissionens Disposition, og mange af dem, der fra Folkeforbundet er blevet Medlemmer af den, borger for, at det ikke altsammen vil løbe ud i Sandet.

Da man traf Bestemmelse om Komitéens Sammensætning, gik man med fuld Ret ud fra, at det bedste vilde være, at Komitéen slet ikke fik Karakter af nogen Regeringsinstitution; man satte sig derfor bestemt imod, at det blev Gesandter og Regeringsudsendinge, med Mandater til at slutte Aftaler, der blev Medlemmer. Man førte denne Anskuelse saa langt frem, at det nu kun bliver uafhængige Ekspertter fra Handels- og Finansverdenen, som faar Sæde i Komitéen, og der er intet, som vil hindre dem i frit at udvikle deres Meninger. De skal ikke tage politiske Hensyn, er ikke paa nogen Maade bundet af internationale Forpligtelser, der lægger Baand paa Diskussionsfriheden. Denne Fremgangsmaade har vist sig god, bl. a. i Folkeforbundets Trafikudvalg, og man har derfor Lov til nu at vente det bedste.

Paa italiensk Initiativ vil man optage en generel Drøftelse af de vigtigste Landbrugsspørgsmaal, som er oppe i Tiden, og den sagkyndige Assistance ydes af Landbrugsinstituttet i Rom, der vil blive repræsenteret ved flere Delegerede. Det internationale Handelskammer i Paris vil ogsaa træde til som Sagkyndig. Præsidenten vil stille nogle af sine Sekretærer til Komitéens Raadighed, og de vil hele Tiden holde Handelskammeret a jour med, hvad der sker. Ønsker man teknisk Støtte fra denne store Institution, vil den straks være parat til at give den, og man har paa Forhaand støttet Konferencen ved at udtale sin aabenbare Sympati med den. Særlig angaaende Toldforhandlingerne vil den franske Støtte være af Betydning; man har ikke fra fransk Side lagt Skjul paa, at man nærer Haab om, at den endelige økonomiske Verdenskonference vil faa Værdi derved, at »den skyder en Bresche i Toldmurene — en Bresche, som maa komme, da der ellers kan oprinde en Tid, da alt vil vise sig at gaa galt — netop paa Grund af Toldmurene, der er for høje og for tykke«.

*

Mellemløbet mellem Folkeforbundsraadet og den økonomiske Verdenskonference dannes af en særlig Komité, som skal udarbejde Direktiverne fra den ene Institution til den anden. Det var bl. a. denne Komité, der tog *Hymans* Forslag ad notam og fik udvirket, at selve Verdenskonferencen nu kommer til at tælle 31 Medlemmer. Formanden bliver *Gustave Ador*, der er Præsident i Folkeforbundets Økonomi- og Finanskommission.

Et omtvistet Spørgsmaal var en Tid lang Tysklands Deltagelse. Da dets Indtræden i Folkeforbundet blev udsat, var der dem der hældede til den Anskuelse, at det heller ikke burde have haft Adgang til den kommende Konference. Dette Standpunkt har man imidlertid helt fraveget nu, og selv Franskmandene anerkender, at enhver Drøftelse af de økonomiske Problemer i Europa vil være omsonst, om ikke Tyskland kommer med. Det er derfor blevet opfordret til at deltage, og sender tre fuldt ud kvalificerede Deltagere.

Den forberedende Konference er nu i Gang. Fra alle Sider vil man ønske den Held med Arbejdet. Der er saa sandt nok at tage fat paa. Saa meget er slaaet itu, at det er paa Tiden, det limes sammen igen.

Johannes Lehmann.

DAMPKIBSSELSKABET „DANA“

Der afholdtes Mandag ekstraordinær Generalforsamling i Dampskibsselskabet »Dana« i Anledning af Bestyrelsens Forslag om Likvidation, der fremsattes paa Generalforsamlingen den 14. d. M., men ikke kunde vedtages endeligt paa Grund af utilstrækkelig repræsenteret Stemmemajoritet.

Formanden, Højesteretssagfører *Trolle*, forelagde det nu paany, og Forslaget vedtoges enstemmigt og endeligt.

Som Likvidatorer valgtes Højesteretssagfører *Steglich-Petersen*, Likvidator *Poul Andersen*, Overretssagfører *Junglöv* og Højesteretssagfører *Trolle*.

SEJLSKIBE

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. MAJ 1926.

London	18,58	Madrid	55,40
New York	383,00	Amsterdam	154,15
Berlin	91,10	Stockholm	102,50
Paris	12,85	Oslo	83,30
Antwerpen	12,75	Helsingfors	9,65
Zürich	74,15	Prag	11,35
Rom	15,55	Wien	54,10

SKIBSFARTEN PAA LISSABON I
AARET 1925

Gesandtskabet i Lissabon indberetter til Udenrigsministeriet:

Ifølge en Oversigt over Skibsfarten paa Lissabon indkom der til nævnte By i 1925:

2,304 Fartøjer med en Tonnage af 9,169,026 Br.T., som udlossede 1,276,309 Tons Last; heraf under dansk Flag: 78 Dampskibe med en Tonnage af 156,661 Br.T., hvoraf 26 lossede 34,690 Tons Last og 18 Sejlskibe med 3,218 Br.T., hvoraf 15 lossede 3,912 Tons Last.

Medens der udklareredes:

2,299 Fartøjer med 9,244,944 Br.T., som ladede 336,694 Tons Last, heraf under dansk Flag: 76 Dampskibe, hvoraf 56 ladede 14,858 Tons Last og 25 Sejlskibe med 4,959 Br.T., hvoraf 12 ladede 2,427 Tons Last.

Den danske Dampskibsfart staar som Nr. 8 med Hensyn til Tonnage og Nr. 6 med Hensyn til lossede Varer. Den danske Sejlskibsfart staar som Nr. 2 baade med Hensyn til Antal, Tonnage og losset Last; den overgaaes kun af den franske.

POSITIONSLISTE PR. 3. MAJ 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jørgensen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 18.4.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Jessen, afg. St. Domingo 15.4.

m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Suez 27.4. til Penang.
s.s. *Aladdin*, oplagt.

s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Helsingør 28.4.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Algier 3.5. til Tunis.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New Orleans 26.4.
m.s. *Annam*, Wolf-Jørgensen, afg. Moji 11.4. til Vancouver.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Savannah 19.4.

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.,
Amaliegade 29 B København Telf. Central 1504

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikgade 57

Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410
Telegr.-Adr.: »Decefes«

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

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«

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: SCHELLEN Antwerpen: SCHELSHIP Hamburg:
SCHELLENSHIP

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

A/B 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. *Arabien*, Olsen, afg. Vancouver B.C. 28.4.
 s.s. *Argentina*, afg. Montevideo 1.5. til River Plate.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon. 13.4. til Bahia Blanca.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New York 28.4. til København.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Shanghai 30.4. til Singapore.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Vejle 24.4.
 m.s. *Astoria*, Beldring, pass. Quessant 2.5.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. København 29.4.
 s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Perim 29.4. p. R. t. Aarhus.
 m.s. *Australien*, Christiansen, ank. København 29.4.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. København 3.5.
 s.s. *Azel*, Jensen, oplagt i København.

B

s.s. *Beira*, oplagt siden 8.12.25.
 s.s. *Bellona*, Christensen, afg. København 3.5. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Rutebart København-sydtynske m. fl. Pladser.
 s.s. *Berghus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Algiers 28.4. til Donau.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Santa Cruz 1.5.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Randers 2.5.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 23.4.
 s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Honolulu 26.4.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N.S. 28.4.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. København 1.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Rut.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, ank. Boulogne 2.5.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt i København siden 25.3.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Barry Roads 28.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Hull 26.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt i København fra 19.4.26.
 s.s. *Broholm*, afg. Catania 3.5. til Messina.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt siden 20.11.25.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. San Pedro de Macoris 1.5.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Lissabon 30.4. til Skandinavien.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 29.4.26.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Antwerpen 1.5.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Senegal 26.4.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Newport News Va. 24.4.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Rufisque 23.4.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Newport News 26.4. til Galveston.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Port Talbot til Vest Italien.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Dan*, Martinsen, ank. Civitavecchia 30.4.
 s.s. *Danefelt*, oplagt i København.
 s.s. *Danelag*, Stage, ank. København 3.5.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Jacksonville 23.4.
 s.s. *Danery*, Jørgensen, afg. West Hartlepool 2.5.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Port Clarence 27.4. til New York.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Suez 29.4. til Marseilles.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Norfolk Va. 28.4.
 s.s. *Delaware*, Petersen, afg. Houston 29.4. til Danmark.
 s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Holst, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Alfaques 1.5.
 s.s. *Ebro*, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Egholm*, oplagt i København siden 17.4.26.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Skien 1.5.
 s.s. *Ella*, Falkenberg, oplagt siden 18.4.26.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. København 30.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Antwerpen 29.4.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Nakskov 28.4.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Danzig 29.4.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Antwerp 30.4.
 s.s. *Erik*, Kulhuk i København siden 8.3.26.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Rufisque 16.4.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Gdynia 29.4.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Dok i Fr.havn siden 27.4.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. København 28.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.

s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. Newcastle 30.4.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Dok i København siden 28.4.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Nakskov 16.4.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Bona 19.4. til Nørresundby.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Singapore 1.5. til Penang.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Aalborg 1.5.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 25.4.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Baltimore 18.4.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Puerto Colombien 25.4.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Halifax 1.5. til New York.
 s.s. *Frederiksberg*, Larsen, pass. Gibraltar 26.4.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Danzig 28.4.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, afg. Port Talbot 21.4. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gaulatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i København siden 17.4.
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Hange 27.4.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Madeira 26.4.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Riga 3.5. til København.
 s.s. *Halland*, Haure-Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Paulsen, ank. Danzig 1.5.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norfolk Va. 5.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Carvoeiro 2.5.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. London 29.4.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Frederikshavn 3.5. til Nakskov.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 27.4.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, pass. Gibraltar 27.4.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 30.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Aalborg 3.5.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Nakskov 1.5. til Danzig.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, oplagt i København.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Senegal 26.4.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New York 28.4.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Las Palmas 30.4. p. R. t. Harburg.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Landsend 1.5. p. R. t. Hull.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. New Orleans 28.4. til Cuba.

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. Dunston 28.4. til Las Palmas.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Yokohama 3.5.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Colon 27.4.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, afg. Neapel 1.5.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Harburg 28.4.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, afg. Alexandria 30.4. til London.
 s.s. *Jøgersborg*, Petersen, ank. Korsør 5.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. London 26.4.
 s.s. *Kala*, Andresen, ank. København 11.4.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 30.4. til København.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, pass. Emden 2.5.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Philadelphia 1.5.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Stettin 1.5.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Hargshamn 25.4.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i København siden 2.3.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, Danzig 1.5.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i København siden 19.4.

A/B **NIELSEN & THORDÉN** O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filltalkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

**BUNKERS
HELSINGFORS**

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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 R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd. SUNDERLAND

Telegr.-Adr.: Rescue, Sunderland.

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Stars» · »Robert L. Cooke» · »Hutton» · »Stag»

AGENT I DANMARK: J. E. Granzow, Nørresø, 17, København.
AGENTER I NORGE: Anders Pedersen, Thorolf Hansen, Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

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.

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNTISLAND

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

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE KULGRUBER I FIFESHIRE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 19.4.
s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Karrebæksminde 26.4.
m.s. *København*, Christensen, ank. Probolingó 3.5.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Rufisque 24.4.
s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Grangemouth 1.5.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 2.5.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 27.4.
s.s. *London*, Caspersen, afg. Blyth 1.5. til København.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 3.5. til River Plate.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, afg. Havre 3.5. til Bordeaux.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Dunston 27.4. til Las Palmas.
s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Riga 2.5.
s.s. *Maja*, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Dover 2.5. p. R. t. Algier.
s.s. *Manø*, Rathje, oplagt i København.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. St. Vincent 29.4.
s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Swansea 24.4.
s.s. *Margrethe*, Jørgensen, afg. København 1.5. til London.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt i København.
s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. St. Juan 29.4.
s.s. *Mary*, Stabell, ank. Ziguinchor 29.4.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Cardiff 3.5. til River Plate.
m.s. *Mexico*, Eggert, ank. Wilhelmshaven 1.5.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Licata 27.4.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. København 3.5.
s.s. *Mjølner*, Rasmussen, pass. Gibraltar 29.4. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Møen*, Madsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *N. F. Højding*, pass. Finisterre 2.5.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Antwerpen 29.4.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Bahia Blanca 3.5. til Skandinavien.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, oplagt i København siden 9.2.26.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Odense 29.4.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Hook of Holland 1.5.
s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Singapore 1.5.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruterne.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio de Janeiro 1.5. til Skandinavien.
s.s. *Orion*, Madsen, afg. Dakar 19.4. til Harbour.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Halifax 1.5. til København.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Casablanca 29.4.
s.s. *P. N. Damn*, afg. Las Palmas 28.4.
s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Cardiff 25.4.
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Brisbane 3.5.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle 27.4.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. København 30.4.
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Hull 25.4.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. St. Vincent 1.5.
s.s. *Primula*, Jacobsen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlø, afg. Burntisland 27.4. til Helsingfors, pass. København 1.5.

R

s.s. *Rhodesia*, Madsen, pass. Perim 21.4.
s.s. *Rhone*, Kjær, afg. Leith 3.5. til Odense.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. København 4.5.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Korsør 29.4.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Oran 25.4.
s.s. *Rota*, Rivold, afg. Newcastle 3.5. til Nakskov.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Dok i Helsingør siden 14.4.

s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 28.4. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Seine*, Barzig, i Dok i Bordeaux siden 12.3.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 25.4.
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Finisterre 1.5. p. R. t. Luderitz S.W. Afrika.
m.s. *Siam*, Heindorn, afg. San Francisco 17.4. til Australien.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. Mobile 1.5.
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Auckland 3.5.
s.s. *Sierra Nevada*, Lorentsen, pass. Gibraltar 1.5. p. R. t. Newport.

s.s. *Sigrød*, Madsen, ank. Bristol 3.5.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 20.4.
s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Gibraltar 1.5.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Helsingør 25.4.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 27.3.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Hook of Holland 2.5.
s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. København 2.5.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 30.4.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. København 1.5.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berndsen, ank. Dakar 27.4.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 3.5.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. København 2.4.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 15.4.
s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Oran 2.5.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt i Fr.havn siden 29.6.25.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 3.5. til Nakskov.
s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i København siden 21.4.
s.s. *Svend Pii*, afg. Dakar 1.5.
s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt i København siden 12.1.26.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Danzig 25.4.
s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. Emden 30.4.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Nantes 30.4.
s.s. *Taarborg*, ank. København 8.11.25.
s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. København 29.4. til Manchester.
s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
s.s. *Texas*, oplagt siden 7.4.26.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. København 30.4.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Køge 2.5.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 3.5. til Danzig.
s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 29.4.
m.s. *Tongking*, Topp, afg. St. Thomas 29.4. til Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Newcastle 1.5.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Tula*, Ankensen, afg. Denia 1.5. til Valencia.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Dok i Fr.havn siden 22.4.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. København 3.5. til Dunkirk.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 29.4. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Panama. Kanal 3.4.

V

s.s. *Valborg*, Hansen, ank. Newcastle 1.5.
s.s. *Vega*, Madsen, afg. Bremerhafen 30.4. til Cardiff.
s.s. *Venus*, Therkildsen, ank. Pictou 30.4.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 13.4.
s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Portland Me. 29.4.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Dok i København siden 1.5.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Sierra Leone 3.5.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Garston 1.5.
s.s. *Win. Th. Malling*, Olsen, afg. London 1.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Hampton Roads 29.4. til Bordeaux.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Jensen, ank. New York 15.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Bathurst 26.4.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADE

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
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

Wiltons
ENGINEERING & SLIPWAY Co

SKIBSBYGGERE

MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 500 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

WILTON, ROTTERDAM

TELEFON-NR.:

7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6768

VØLUND

RAAOLIEMOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND»

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon : Central 5522 · Statstelefon : Nr. 503

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet : Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

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 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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

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**

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.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmsild"
Amaliegade 36

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«

SKIBE

C. P. JENSEN

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

J. LAURITZEN'S MÆGLERFORRETNING Esbjerg

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

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.
Telefon: Cent. 8901. 6685 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København
Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

DANSKE REDERES ULYKKEFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig
Ulykkesforsikring
af
Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS- ANSTALTEN

PEDER SKRAMSGADE 1 · KØBENHAVN K

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.

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen
Telegr. Adr. »Saxberg« · Telefoner 244 & 482
Skibshandel

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

Dampskibsagent.
Speditions- og Toldklarings-Forretning.
Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

JOHS. UTZON EDSVOREN SKIBSMÆGLER AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«



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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 20

FREDAG 14 · MAJ 1926

33 · AARG

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

TYSK SPOT OG DANSK SKADE

Spot og Skade følges ad, siger et gammelt Ord. Det smaa Danmarks Skibsfart erkende i Øjeblikket. Imellem de Spottefugle, der skriger højest i disse for vor Skibsfart saa trange Tider, er det tyske Søfartsblad *Hansa*. I en særdeles ondartet Artikel skriver dette Blad følgende:

»Den danske Skibsfart er vel det danske Erhverv, som er haardest ramt af Krisen i Danmark. For at forstaa dette maa man erindre, at den danske Skibsfart endnu den Dag i Dag ikke ganske har faaet Bugt med den kunstigt opblæste Dannelse af Rederier, som fandt Sted i Aarene 1916-19. Under Krigen, da den tyske Skibsfart var uddød, og navnlig i Aarene 1918-20, da man i Danmark regnede med Tysklands Bolshevivering og den tyske Handelsflaades deraf følgende Udtræden af Nord-Østersø-Markedet, beredte København sig paa at overtage Hamborgs Rolle. Ikke alene de kolossale danske Krigsfortjenester, men ogsaa amerikanske og engelske Penge lykkes det at stille til Raadighed for Grundlæggelse af nye Rederier og Indkøb af Skibe. Spekulationen i en næsten konkurrencefri Overtagelse af det tyske Fragtmarked maatte mislykkes, da Tyskland ikke lod sig bolshevistisk styre. Et Utal af Likvidationer af danske Rederier var Følgen. En summarisk Optælling af danske Dampskibsselskaber med mere end 1 Skib giver ca. 70, af hvilke næsten 50 først er opstaaet efter 1914, og Halvdelen — ca. 35 — atter er traadt i Likvidation eller overhovedet slet ikke har sat Skibe i Fart. Af de ikke likviderede Selskaber bliver ca. 15 regelmæssigt noteret paa Børsen. Aktierne for disse — herunder det største danske Rederi, »Det forenede Dampskibs-Selskab« noteres langt under pari.

En Handelsskibsfart paa et saadant Grundlag bliver haardt ramt af Konjunktursvingninger. Og faktisk er den danske Skibsfart siden 1921 næppe kommet ud af Krisen. I Aarene 1921-23 havde man i danske Skibsfartskredse en god Begrundelse for dette Forhold, nemlig: den tyske Inflation og deraf følgende lave tyske Sømandshyrer. Man glemmer at de danske Redere til Gengæld for de lave tyske Hyrer har indskrænket Skibsbesætningerne til et Mindstemaal. At den tyske Inflation distancerede den danske Konkurrence noget, er ubestrideligt, men Aaret 1924, som bragte den danske Skibsfart god Fortjeneste, var jo heller ikke andet end en af de danske Redere foretagne Udnyttelse af Indførelsen af den tyske Rentemark og Sterlings Stigen, idet de dækkede deres Udgifter med værdisvage danske Papirkroner.

At virkelig Kronens lave Kurs var en Betingelse for den danske Handelsflaades Beskæftigelse viste sig, da den danske Krone begyndte at stige i det forløbne Aar. Straks indtraadte Urentabilitet og Oplægning af Skibene. Er følgende Deflationen af den danske Krone den ene Aarsag til Skærpelsen af den danske Skibsfartskrise, saa er den anden Aarsag Fragtfaldet og for rigeligt Tilbud af Skibsrum. Forværringen af den danske Krise viser sig deri, at i December 1924 forelaa der saa godt som ikke Oplægninger, medens der i December 1925 og i Februar d. A. var oplagt henholdsvis 58,224 R.T. og 79,877 R.T. af en Dampskibsflaade paa ialt 665,000 R.T.

Rederiernes Aarsberetninger og Udtalelserne paa Generalforsamlingerne, der næsten alle har fundet Sted i disse Maaned, understreger tydeligt Situationens Alvor.«

Artiklen nævner derefter nogle Eksempler og fremhæver, at naar nogle Rederier har givet Udbytte, saa har Pengene maattet tages fra Reservefonds eller andre Fonds. Den ender med triumferende at konstatere, at Haabet om et dansk Eneherredømme paa Nord-Østersømarkedet under alle Omstændigheder maa udsættes.

Lad os et Øjeblik beskæftige os med Slutningen af denne Artikel — med det saakaldte Haab om et dansk Eneherredømme paa Nord- og Østersømarkedet.

Hvem har haabet dette, og hvem har givet Udtryk for dette Haab? Hvorfor skulde Danmark, eller noget-somhelst andet Land, have eller drømme om at have et saadant Privilegium? Sligt Eneherredømme er kun udøvet een Gang før, i den for hele Skandinavien saa onde Hansa-Tid, og et Forsøg paa at genopvække lignende skandaløse Tilstande vil sikkert alle have sig meget frabedt, hvad enten det blev foretaget fra dansk eller fra tysk Side. Med Rette taaler moderne Lovgivning, i alt Fald i de skandinaviske Lande, ikke den Art Monopoler. I Øjeblikket kunde et saadant Forsøg kun tænkes gennemført med Held fra tysk Side, fordi de tyske Skibes Udgifter er saa langt ringere end danske, norske og svenske Skibes.

Den paagældende Artikels Forfatter er en anset og sympatisk tysk Skribent, Herr P. Haupt, som opholder sig her i Landet; han forstaaer og taler vort Sprog og har gode Betingelser for at kunne sætte sig ind i vore let overskuelige Forhold. Men hvorledes er det da muligt, at Herr Haupt kan skrive saa tendentiøst og skadefro. Løsningen ligger saa snublende nær — Herr Haupt er Socialdemokrat. Det forklarer meget, bl. a. hans haanlige Betragtninger om »den kunstigt opblæste Dannelse af Rederier.« Og vel i endnu højere Grad hans urigtige Paastand om, at de danske Redere har indskrænket Skibsbesætningerne til et Mindstetal — en Paastand, man, som bekendt, har fremført fra socialdemokratisk Side i det hidtil abortive Forsøg paa at tvinge en Bemandingslov igennem. Fordi Herr Haupt nu gentager denne urigtige Paastand, bliver den dog ikke derved til Sandhed. I og for sig kræves der ikke Beviser paa dens Usandfærdighed, dog lad os i Forbifarten omtale den Kendsgerning, at den danske Forlisprocent er betydelig mindre end den tyske, til Trods for Herr Haupt's Insinuation om mere forsvarlig Bemanding af tyske Skibe end danske.

Herr Haupt er saa elskværdig at indrømme, at de tyske Hyrer er lave. Hvorvidt de er for lave, skal vi lade være usagt. I alt Fald er de jo ikke stort mere end halvt saa høje som de danske, og denne Kendsgerning, naturligvis i Forbindelse med det deprimerede Fragtmarked, har Hovedansvaret for den nuværende Krise i dansk Skibsfart. Men det skulde en god tysk Socialdemokrat egentlig ikke rive de danske Kapitalist-Redere i Næsen. Det forekommer os rent ud sagt, at han har valgt en forkert Skive for sin Haans hvasse Pile.

Lige da vi gaar i Trykken, erfarer vi til vor store Glæde, at den engelske Generalstrejke er bleven blæst af.

DEN ENGELSKE STREJKE OG VI

Mens disse Linjer skrives, er Dagbladene fyldt med modstridende Beretninger. Man læser i det samme Blad, at den engelske Regering fører Forhandlinger

med de engelske Arbejderførere, og at Fagforeningerne har besluttet sig til at udvide den store Strejke til ogsaa at omfatte Maskin- og Skibsbygningsarbejdere, som hidtil har været udenfor Konflikten. Hvad skal man saa tro? Hvorledes er saa Udsigterne for en snarlig Ordning ad Fordragelighedens Vej? Skal der fortsættes til den bitre Ende, eller løses Konflikten ad Kompromis'ets ikke ukendte Vej. Eet synes imidlertid givet: det er lykkedes Regeringen at overvinde de store Vanskeligheder, som en Transporstrejke nødvendigvis maa medføre. Naar man lige undtager de Publikationer, som synes at leve i Eventyrets Verden, som f. Eks. vort nationale *Socialdemokraten*, gaar alle Meddelelser ud paa, at Tog- og Dampskibsforbindelsen i England nu er saaledes, at Arbejdernes smukke Tanke om at tvinge deres Vilje igennem ved at udsulte London maa betragtes som et mislykket Forsøg.

For vort Vedkommende saa Situationen et Øjeblik grumme alvorlig ud, og det vilde være usandt at paa-staa, at den ikke er i allerhøjeste Grad ubehagelig for i det mindste to af vort Lands store Erhverv: Landbruget og Skibsfarten. Strejken har ramt begge føleligt — Skibsfarten og Landbruget deler næsten altid Skæbne, i godt som i ondt. Naar vore Oplægninger i denne Uge igen er steget saa stærkt — 75 Skibe, 110,737 Brutto Tons og 174,308 Dødvægt Tons — er Strejken sikkert Hovedårsagen dertil, selv om andre Momenter naturligvis gør sig gældende. Men det er grumme vanskeligt for dansk Skibsfart at undvære det engelske Marked og England som Bunker-Kul Depot. Eller rettere, det kan vi slet ikke.

Ligesom det er umuligt for vort Landbrug at undvære de engelske Markeder. Heldigvis blev Standsningen af vor Landbrugseksport yderst kortvarig. Og selv om Eksporten ikke endnu kan kaldes normal, foregaar Afsendelsen til de fleste Havne jævnt tilfredsstillende. Her er det naturligvis et Held for vort Landbrug, at dets Eksport foregaar igennem et saa velorganiseret Selskab som vort store nationale Foretagende: *Det Forenede*. Fra det Øjeblik, denne giftige Strejke begyndte, har *Forenede's* Hovedkontor haft saa nøje Føling med Forholdene paa den anden Side Nordsøen, at det hele Tiden har evnet at dirigere vor Landbrugseksport til netop de Havne, hvor Losningen kunde foregaa hurtigst. Og det skal siges her, at alt er hidtil gaaet over al Forventning godt. Forhaabentlig skærpes Situationen i England ikke yderligere.

KOMMUNISTERNES PARADIS

Australien synes i de sidste Aar at have udviklet sig til et sandt Paradis for Kommunisterne, der i hvert Fald i visse Dele af Landet, saaledes i Queensland, fuldstændig behersker Arbejdsforholdene og i deres kortsynede Egoisme og ved deres ganske vanvittige Op-træden i Løbet af kort Tid vil opnaa at lægge Landet øde, idet de gør det umuligt for Erhvervene at drive deres Virksomheder og forjager alle fremmede Skibe fra Landets Havne. De Udgifter, Rederne kommer ud for i de australske Havne som Følge af de ganske umulige Arbejdsforhold, er af en saadan Højde, at Skibene selv med Fragter, der under nogenlunde normale Forhold vilde være lønnende, ikke kan undgaa at sejle med Tab, og saafremt der ikke snart sker en fundamental Ændring i de i Queensland herskende Arbejdsforhold, vil de paagældende Havne ganske simpelt blive skyede værre end Pesten.

Vi har liggende for os en Indberetning, som en Skibsfører har tilstillet sit Rederi angaaende de sørgelige Erfaringer, der gøres i disse Havne, og denne Indberetning illustrerer klart, hvilke Vanskeligheder et Skib, der har været saa uheldigt at faa Fragt til en Havn i Queensland, har at kæmpe med.

Vi skal nedenfor anføre nogle faa Eksempler, der viser Forholdene i al deres Tragikomik:

Skibsføreren skriver fra Bowen i Februar i Aar:

Bowen kaldes »Det søvnige Hul« (the sleepy hole), et Navn, der for saa vidt passer paa hele Queensland. Der er ofte god Grund til at klage over Arbejderne og Arbejdstempoet i Europa, men overalt i Europa, endog i Rusland er Forholdene dog langt bedre end her. Kommunisterne i Queensland slaar alle Rekorder, her er det Arbejderne, der bestemmer alt og gør, hvad de vil, og ingen tør sige et Ord til dem.

Som overalt i Queensland er her stor Mangel paa Arbejdere ved Lastnings- og Losningsarbejder, men Fagforbundet mener, at der er nok, og det er ikke tilladt at anvende Arbejdere, som ikke er Medlemmer af Forbundet. Jeg har ønsket at anvende Skibets egne Folk ved Spillene, men fik straks at vide, at alle Arbejderne straks vilde gaa i Land, og at det vilde blive Skibet forbudt at losse Ladningen, saafremt vi anvendte nogen af Skibets Folk ved Spillene eller overhovedet ved noget Arbejde, der stod i Forbindelse med Losningen. Forretningsfolk her i Queensland er ganske modløse, er bundne paa Hænder og Fødder og kan kun staa som passive Tilskuere, medens Kommunisterne ødelægger deres Land.

I Cairns laa der et engelsk Skib, der som Følge af en Sømandsstrejke havde ligget der siden September. Det havde nu faaet en Sukkerfragt men da Sukkeret ankom til Molen, viste det sig, at Sækkene vejede 6-10 Pund mere end den Vægt, der staa opført i Arbejdsregulativet som Maksimum, og Arbejderne nægtede derfor at paabegynde Lastningen. De forlangte, at Sækkene skulde aabnes og det fornødne Kvantum Sukker udtages, et Arbejde, der selvfølgelig vilde tage lang Tid, og for at undgaa dette tilbød man Arbejderne 6d. mere i Timen pr. Mand, hvilket Tilbud imidlertid af Kommunisterne blev betragtet som en Fornærmelse. Sukkeret fik derfor Lov til at blive liggende paa Kajen, og der laa det endnu, da Brevskriveren afejlede.

Et andet Eksempel: I Gaar havde vi her et Tilfælde, der tydeligt viser, hvad et Skib har at kæmpe med, naar det skal laste eller losse i Queensland. Vor Agent havde i Gaar antaget nogle Mænd, der staa udenfor Fagforeningen og var villige til at arbejde. De blev brugt til at transportere Sukkersække fra Varehuset til Jernbanevognene. Da en Del Vogne var blevet læssede, blev de kørt ud paa Molen, for at Sækkene kunde blive bragt om Bord, men da Arbejderne her hørte, at Folk, der stod udenfor Fagforeningen, havde læsset Vognene, gik de alle i Land og erklærede, at ikke en Sæk skulde komme om Bord. Resultatet blev, at Vognene blev kørt tilbage til Varehuset og tømte af de samme Folk, der havde læsset dem. Derefter blev Sukkeret atter indladet i Vognene, men denne Gang af Bolshevikerne.

Losningsomkostningerne er frygtelige. Jeg har hele Tiden glædet mig over, at der vilde blive et ret godt Overskud paa denne Fragt, men jeg har taget skammelig fejl; der vil ikke blive noget Overskud. Jeg talte med Chefen for Skibsreder-Firmaet N. N., der driver en meget betydelig Virksomhed. Han udtalte, at med de mægtige Udgifter, et Skib har i Queensland, og de utaalelige Arbejdsforhold, var det ganske umuligt at faa Overskud paa en Oliefragt, og han var vis paa, at naar en Reder blot én Gang havde haft et af sine Skibe i Queensland, vilde han vogte sig for at sende dem dertil igen.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Lossetid udtaler Føreren bl. a. Certepartiet indeholder følgende Bestemmelse: »The cargo to be discharged with customary dispatch for similar vessel carrying case oil.«

Dette er en Bestemmelse, der burde ændres, naar Varerne er bestemte til Queensland. Man kommer nemlig ingen Vegne med dette Certeparti og har ikke noget at holde sig til. Saavel Myndighederne som Arbejderne er Kommuniste, og naar man spørger dem, hvad »customary discharge« er, svarer de 3-4,000 Kasser om

RADIO - CODE FOR SYGDOMSTILFÆLDE TILSØS

Den danske Læge *H. Scharling* planlægger Udarbejdelse af en Code til Brug ved Lægekonsultationer pr. Radio mellem Skibe i Søen. Doktoren, der har Erfaring som søfarende Læge, mener det vilde være et stort Fremskridt, om der kunde udarbejdes en international Code til Brug ved Lægekonsultationen mellem Skibe i Søen. En saadan Code vilde bringe Muligheden for misforstaaelige og misforstaaede Spørgsmaal og Svar ned til et Minimum. Den vilde sætte en hvilken som helst Skipper i Stand til uanset Race, Nation, Sprog og Uddannelse at spørge objektivt og klart, og den vilde tillade en hvilken som helst Læge hele Verden over at svare hurtigt, sikkert og kyndigt, med den størst mulige Sikkerhed for at blive forstaaet. En saadan Code vilde ophæve alle de mange skæbnesvangre og ligeledes tidsspildende Fejl som følger med Benyttelse af forskellige Sprog, forskellige diagnostiske Betegnelser (eller synonyme Betegnelser for forskellige diagnostiske Begreber) og af Forskellen i Maal og Vægt. Den vilde bringe Lægen saa nær som muligt til Patienten og derved yde den Lægmand, som i det givne Øjeblik skal tage Ansvar saavel praktisk som moralsk Støtte. Endelig vilde den Omstændighed, at en saadan Code baade sparer Tid og byder betryggende Mulighed for, at Konsultationen i fuld Sikker-

hed kan foretages i Løbet af kort Tid, kunne tillade, at den ogsaa anvendes i S.O.S.-Zone, hvor ellers al anden Radiokorrespondance end den, der føres med Skib i Nød, indstilles.

Dr. Scharlings Plan har allerede faaet meget stor Tilslutning baade i og udenfor Danmark. Efter hans Mening er Folkenes Forbund det rette Forum for Behandlingen af Sagen, og han agter at fremlægge sin Plan for Forbundet ledsaget af en klar, objektiv Rapport, baseret paa kritisk bearbejdet Materiale. For at fremskaffe det nødvendige Materiale til Underbygning af en saadan Rapport, søger han nu Adgang til at faa gjort sig bekendt med foreliggende Telegrammateriale paa dette Omraade i de forskellige Lande; ikke blot hos Telegrafmyndighederne, men ogsaa fra Fartøjerne Journaler.

Der er lovet ham Støtte hertil af bl. a. de skandinaviske Rederorganisationer, som har rettet en Henstilling til deres Medlemmer og Førerne paa deres Skibe om at indberette, hvad sidstnævnte Journaler maatte indeholde til Belysning af Spørgsmaalet, altsaa Meddelelser om udsendte Radioforespørgsler i Sygdomstilfælde, om deres Besvarelse og om de heldige eller mindre heldige Virkninger af Behandlinger overensstemmende med modtagne Svar.

VOLDGIFTSKENDELSER I SPØRGSMÅL OM OVERTID

Sømændenes Forbund har for Dæksbesætningen i Dampskibet »Harriet«, tilhørende Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, besværet sig over, at Rederiet har nægtet at betale Overtidsbetaling under følgende Omstændigheder:

Søndag den 6. September 1925 Kl. 6 afsejlede Skibet fra Kotka for Tolkis, hvortil det ankom samme Dag Kl. 3 Eftermiddag. Søvagten blev sat ved Afgangen fra Kotka og brækket ved Ankomsten til Tolkis.

Under Henviisning til Overenskomstens § 3, 2. Stykke, hævder Rederiet, at Dæksmandskabet ikke har Krav paa Overtidsbetaling ved paagældende Lejlighed.

Sømændenes Forbund er imidlertid af den Formening, at Sejladsen fra Kotka til Tolkis, der ikke varer over 9 Timer, er at betragte som en Forhaling, hvor der ikke bør sættes Søvag, og det saa meget mere, som der efter Sømændenes Forbunds Paastand ikke sættes Søvag, naar samme Sejlads sker paa en Hverdag.

I en ved Voldgiftsrettens Foranstaltning fremskaffet Erklæring forklarer Føreren af Dampskibet »Harriet«, at Skibet var sejlklart Lørdag Aften, men at han, da der ikke kan sejles indenskærs om Natten mellem de to Havne og da udenskærs Sejlads tager ca. 8 Timer længere Tid, valgte at udsætte Afgangen til Søndag Morgen. Kaptajnen udtaler endvidere, at hvis Skibet var afsejlet Lørdag Aften, vilde det ved udenskærs Sejlads ganske vist være ankommet til Tolkis en — maaske to — Timer tidligere, men i saa Fald vilde Besætningen være gaaet Glip af at have fri Lørdag Aften, ligesom de vilde have faaet ca. 8 Timer længere Arbejdstid. Endelig forklarer Kaptajnen, at der selv under udenskærs Sejlads maa ankras, da der ikke alle Vegne er tilstrækkelig Fyrbelysning.

Tvisten i nærværende Sag drejer sig om, hvorvidt der under den paagældende Sejlads burde sættes Søvag eller ikke, og da dette Forhold ikke er Genstand for Overenskomst mellem Dampskibsrederiforeningen og Sømændenes Forbund, skønner Voldgiftsretten, at Sagen bør afvises.

Kendelse: Sagen afvises.

6. Maj 1926.

(sign.) *Adolph Jensen.*

— — —

Da Dampskibet »Britta«, tilhørende Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Natten mellem Lørdag den 17. og Søndag den 18. Oktober 1925 laa i Munksund, og da det Natten mellem Lørdag den 31. Oktober og Søndag den 1. November samt Natten mellem Lørdag den 7. og Søndag den 8. November laa i London, blev der ikke sat Vagtsmand, og Matros *Chr. Vinde*, som havde været Vagtsmand i flere Nætter forud for eller efter de nævnte Nætter, har følt sig brøstholden ved ikke at faa de Vagter, for hvilke der efter Overenskomsten skal ydes Overtidsbetaling. Sømændenes Forbund har i den Anledning paastaaet Rederiet pligtigt at yde Matros *Vinde* Overtidsbetaling for 3 Gange 12 Timer.

I en ved Voldgiftsrettens Foranstaltning fremskaffet Erklæring udtaler Føreren af Dampskibet »Britta«, at Grunden

til, at han de nævnte Nætter havde inddraget Vagtsmanden, var den, at han ønskede at spare Rederiet for Udgiften til Overarbejdspenge. Kaptajnen tilføjer, at han selv og Styrmanden i de paagældende Nætter saavel som i mange andre drog Omsorg for Skibets Sikkerhed.

Medens Dampskibsrederiforeningen, i Overensstemmelse med Rederiet, hævder, at Skibets Fører maa være berettiget til at ordne Nattevagt-Spørgsmaalet paa den for Rederiet billigste Maade, har Sømændenes Forbund anført, at naar det i Overenskomstens § 7, 3. Stykke, bestemmes, at »Natten før Hjemlandets Søn- og Helligdage betales med Overtid«, maa denne Overtidsbetaling forstaaes som en Slags Ækivalent for den lange Vagttjeneste, 12 Timer pr. Døgn Ugen igennem.

Efter Voldgiftsrettens Opfattelse har denne Forstaaelse dog ikke Sandsynligheden for sig. Det er jo langt fra altid, at en Nattevagt-Periode strækker sig over saa lang en Tid som en Uge, og hvis det havde været Hensigten at give et Vederlag for langvarig Vagttjeneste, kunde et saadant være fastsat paa mindre vilkaarlig Maade end ved at knytte det til Nattevagten paa en bestemt Ugedag. Det synes langt mere rimeligt at antage, at Overtidsbetalingen for Natten forud for en Søn- eller Helligdag er motiveret ved, at Fridagen delvis gaar tabt for den, der maa vaage Natten forud, og som derfor maa anvende en Del af Dagen til at sove.

Ud fra denne Forstaaelse af Bestemmelsen i § 7, 3. Stk., kan der imidlertid ikke tilkomme Matros *Vinde* Overtidspenge, idet han jo netop ikke har haft Vagt de paagældende Nætter.

Sømændenes Forbund har yderligere gjort gældende, at man ved at inddrage Nattevagten netop den Nat i Ugen, da Vagten skulde vederlægges med Overtidspenge, har handlet ubilligt overfor den Mand, som uden ekstra Vederlag har gjort de øvrige Vagter.

Selv om Voldgiftsretten maa erkende, at en systematisk Inddragning af Nattevagten Natten før Søn- og Helligdage synes at ligge udenfor Overenskomstens Forudsætninger og i sine Konsekvenser kan komme til at virke som en Ubillighed, maa det dog fastholdes, at der ikke i Overenskomsten findes noget Grundlag for at statuere en Ret for Dæksbesætningen til overtidsbetalt Arbejde.

Endelig er det af Sømændenes Forbund anført, at det i de paaklagde Tilfælde var saa meget mere urimeligt at inddrage Vagtsmanden, som der ikke blev taget Nattevagt fra Land.

Denne Side af Sagen, der angaar Spørgsmaalet, om Kaptajnen og Rederiet har handlet forsvarligt i Relation til deres Ansvar for Skib og Ladning, ligger imidlertid udenfor Voldgiftsrettens Competence.

I Henhold til det anførte afgøres Sagen derhen, at Rederiet for Dampskibsselskabet »Vesterhavet« ikke skønnes at være forpligtet til at yde den af Matros *Vinde* krævede Overtidsbetaling.

6. Maj 1926.

(sign.) *Adolph Jensen.*

VINTERSKIBSFARTEN PAA LENINGRAD 1925—1926

Den norske Konsul F. S. Platou i Leningrad indberetter under 13. April følgende:

Vinterskibsfarten paabegyndtes den 13. November 1925 og blev erklæret lukket den 9. April, idet den sidste Baad denne Dag forlod Leningrads Havn.

I Løbet af Vinternavigationen er her fra Leningrad afgaaet 106 Dampskibe med Last og 15 Dampskibe i Ballast. Baadene fordeler sig paa følgende Nationer:

	Skibe
Tyskland	53
Rusland	25
Norge	12
Danmark	12
England	10
Sverige	6
Finland	3
Frankrig	1
U.S.A.	1

Eksporten bestod af:

	Tons
D.B.B.	48,243
Ærter og Linser	25,694
Pulpwood	21,461
Stykgods	14,771
Oliekager	12,559
Linsæd	10,754
Havre	7,139
Solsikkefrø	5,794
Lin og Hamp	5,674
Jernbolte	4,028
Børster	3,939
Props	2,464
Egestaver	2,314
Faner	1,121
Byg	635
Eg	180
Huder	43

Eksporten foregik til følgende Lande:

	Tons
England	66,237
Holland	45,500
Belgien	15,373
Tyskland	14,793

	Tons
Estland	4,954
Danmark	4,842
Norge	2,538
U.S.A.	1,833
Italien	1,638
Letland	1,587
Finland	1,317
Sverige	1,078

Med Importvarer ankom 83 Dampskibe. Desuden ankom 24 Dampskibe i Ballast. De ankomne Skibe fordeler sig paa følgende Nationer:

	Skibe
Tyskland	45
Rusland	27
Danmark	10
Norge	9
England	6
Sverige	6
Frankrig	1
U.S.A.	1
Holland	1
Finland	1

Importen bestod af:

	Tons
Stykgods	76,493
Kul	27,930
Maskindele	19,875
Jern	9,668
Cement og Tobak (fra Sortehavet).....	4,913
Papir	4,147
Superfosfat	2,550
Koks	2,325
Blik	2,052
Træmasse	1,744
Cellulose	1,355

Importen foregik fra følgende Lande:

	Tons
Tyskland	57,306
England	50,638
Holland	6,220
Norge	6,040
Sverige	5,612

AARSBERETNING FRA VICEKONSULEN I NARVA

Fra Narva er der i 1925 eksporteret større Partier Trælaster, som for en stor Del er gaaet i Transit fra Rusland. Aftagerne heraf var Holland (ca. 21,000 Planke og 3,500 Standard Brædder), England (ca. 7,000 Standard Brædder, ca. 17,000 Sveller, 2,400 Faden — 1 Faden = 9,71 Kubikmeter), Belgien (750 Faden Props), Danmark (53 Standard Brædder), Tyskland (485 Kubikmeter Birketræs-Klodser). Endvidere er der til Finland eksporteret 1 Million Stk. Teglsten.

I Aarets Løb ankom og afgik 87 Skibe (mod 51 i 1924), hvoraf 5 Skibe med en samlet Netto-Tonnage af ca. 4,300 Reg. Tons var af dansk Nationalitet. Den samlede ind- og udklarerede Netto-Tonnage androg i 1925 ca. 36,200 Reg. Tons (mod ca. 34,300 Reg. Tons i 1924).

I Skibsfarten paa Hungerburg har følgende Nationer deltaget i 1925.

	Antal Skibe	N.R.T.
Finland	34	2,631.8
Tyskland	18	10,725.0
Estland	18	11,254.9
Norge	7	4,658.8
Danmark	5	4,292.4
Sverige	3	1,655.9
England	1	891.9
Holland	1	85.9

Farvandet ved Narovaens Munding havde en Minimdøbde af 9 Fod. I sidste Halvdel af Sommeren var Indløbet dog uddybet til 14 Fod. Havnen har været aaben for Skibsfarten fra 9. Januar til 10. December.

Pr. Bane ankom der over Narva fra Rusland ialt 1,975 Waggoner = ca. 23,500 Tons forskellige Varer, hovedsageligt Rug (ca. 7,000 Tons), Hør (ca. 2,500 Tons), Oliekager (ca. 3,800 Tons), Ærter (ca. 2,000 Tons), Nafta (ca. 1,500 Tons), Bønner (ca. 1,500 Tons), Havre (872 Tons), Hvedeklid (823 Tons), Hørfrø (563 Tons), Spiritus (402 Tons), Benzin (320 Tons), Hamp (331 Tons) o.s.v.

Fra Estland til Rusland ekspederedes pr. Bane over Narva ialt 2,459 Waggoner = 32,500 Tons Varer, fortrinsvis Papir (ca. 27,700 Tons), Hvedemel (ca. 1,200 Tons), Kemikalier (ca. 1,100 Tons), Sild (802 Tons), Cement (257 Tons), Maskiner (243 Tons) o.s.v.

Blandt de ved Narva beliggende store Tekstilmfabriker beskæftigede »Krænholmer Manufaktur« den 1. Januar 1926 ca. 2,900 Arbejdere (mod ca. 2,700 Arbejdere den 1. Jan. 1925). Dens Aarsproduktion androg 11 Millioner Meter vævede Bomuldstopper og 2,620 Tons Bomuldsgarn.

Fabriken »Narvaer Flachsmanufaktur« beskæftigede den 1. Januar 1926 — 890 Arbejdere (mod 775 den 1. Jan. 1925). Den forarbejdede i Aarets Løb 630 Tons Hør og 740 Tons Jute, hvoraf 30 pCt. afsattes i Indlandet, medens 70 pCt. eksporteredes til Udlandet.

Endelig beskæftigede Fabriken »Narvaer Tuchmanufaktur« den 1. Jan. d. A. 750 Arbejdere (mod 670 den 1. Jan. 1925). Den fremstillede i Aaret 1925 ca. 131,000 Meter Klæde, hvoraf ca. 72 pCt. solgtes i Indlandet og Resten til Udlandet.

F R A U G E T I L U G E (fortsat)

Dagen. Naar vi saa som f. Eks. her i Bowen skal losse 16,000 Kasser, kan Skibet blive opholdt 4-5 Dage, hvilket er meningsløst.

Der burde i Certepartiet staa: »cargo to be discharged at the rate of 2,000 cases per hatch per day.«

Fra Bowen skal jeg fortsætte til Port Alma, hvor Resten af Ladningen 48,507 Kasser Olie og 285 Stk. Stykgoods skal losses. Paa Grund af vor Størrelse kan vi ikke gaa ind til Rockhampton, men maa losse i Port Alma, der ligger ved Mundingen af Fitzroy-Floden. Arbejderne skal imidlertid skaffes fra Rockhampton,

hvorfra de bringes pr. Jernbane, en Rejse, der tager lidt over to Timer. I Port Alma indlogeres Arbejderne i Barakker, og Skibet maa betale saavel Rejsen som hele deres Ophold i Port Alma og der udover 3 Timers Overtid hver Dag for at faa dem til at forblive i Port Alma. Hvis Skibet nægter at gaa med hertil, tager de tilbage til Rockhampton hver Aften og kommer saa først tilbage den næste Dag Kl. 11, og Skibet skal da betale begge Rejser og fuld Timebetaling for Rejserne fra og til Skibet.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 11. Maj 1926

Som ventet er der hurtigt kommet en Opgang i Fragterne for Kul fra Amerika til Syd Amerika og Europa, og en betydelig større Efterspørgsel efter Baade fra Danzig og Rotterdam. Den disponible, prompte Tonnage i U.S.A. er ikke større, end at Markedet kan holdes oppe, hvorimod Tonnagen paa denne Side er rigeligere, end Behovet kræver. Kulraterne fra Danzig og Rotterdam undergaar følgelig ikke større Forandring til det bedre, medens Ekspeditionerne er langsommere, og Bunkerpriserne er gaaet op med adskillige Shillings.

Nogen forøget Aktivitet i Korn-, Trælast- og andre Fragtmarkeder mærkes ikke, tværtimod; endnu flere Baade er frivilligt lagt op, og mange faar et ufrivilligt, kostbart Ophold i U.K. Havne. Striken har i den ene Uge, den har været, sat al Ting paa Hovedet, og værre bliver det, jo længere den varer.

Vore hjemlige Markeder kan ikke godt undvære London Markedet, og endnu vigtigere er London for al oversøisk Forretning.

TRÆLASTMARKEDET

En Del af de forlængst pr. f.o.w. til England afsluttede Baade maa snart meldes lasteklare og udføre Rejsen, enten der er Udsigt til at faa losset eller ej. Forhaabentlig er Striken forlængst forbi til den Tid, Baadene kommer frem; men det skulde alligevel synes rimeligt, at andre afholdt sig fra at slutte nu til U.K. til de gældende Rater. De kontinentale Befragtere forsøger at udnytte Situationen, og faar mærkværdigvis en Del Baade til stadig billigere Rater. Efter de sidste Israpporter at domme aabner de fleste Østersøhavne meget sent i Aar, og ikke alle Importører tør løbe an paa sen Lukning, saa der maa blive en forceret Udførsel og Chance for højere Betaling. Af Afslutninger kan nævnes:

800 Std. Sundsvall/London 40/-, 520 Std. Sundsvall/Oran-Algiers og Stax 70/-, 425 Std. 2 Sydfinland/Antwerpen 33/-, 1,700 Std. Sverige/Alexandria 57/-, 2,000 Std. Finland/Alexandria 54/-, 850 Favne Fredrikshamn/Rotterdam 20 Hfl. og 1,000 Favne Pulpwood fra Wiborg til Calais udbydes til 33/-, 33/6d., og andre Destinationer i Forhold hertil.

Hvidehavet har ikke taget nogen Baad i sidste Uge, ikke heller Canada.

KUL, KOKS ETC.

England er jo lukket af, saa de Baade, som endnu sejler, søger til Rotterdam og Danzig. De skandinaviske Lande og Middelhavsløndene har købt store Kvantiteter for Aftagning i disse Havne. Foreløbig er der ingen Stigning i Fragterne fra Danzig, og Rotterdam lader til at kunne reducere Raterne samtidig med, at Bunkerpriserne gaar op, og Ekspeditionerne bliver daarligere. En Stigning paa 3/- til 5/- for Bunkers er ødelæggende i det nuværende Marked, og i Cardiff skal være betalt 35/- for bedste Sort med Forbehold om Udførselstilladelse.

MIDDELHAVET ETC.

Rotterdam/Oran er gjort til 7/7½d., Algiers 8/- og 8/6d.; Gibraltar 8/-, Marseille 7/6d., Genoa Range ca. 8/-, Las Palmas 8/-, og Danzig noterer 14/- til Marseille, 13/6d. til Algiers. Nu var det vel at vente, at de hjemgaaende Markeder vilde faa en Opgangsperiode; men saa længe de engelske Befragtere intet gør, er det sandsynligt, at Raterne til de kontinentale Havne gaar endnu længere ned, hvis det da er muligt.

De store Baade, som kommer fra U.S.A. til Middelhavet, skal nok ødelægge, hvad der ikke allerede er ødelagt, og der ligger ikke saa faa usluttede Baade rundt omkring i Middelhavet. Nogle gaar hjem i Ballast, hvis de har tilstrækkeligt med Bunkers; men skal der købes Bunkers til forhøjede Priser, har de fleste simpelt hen ikke Raad til at gaa hjem uden Last.

Fra Marseille er der bevilget Export-Licence for adskillige Tusinde Tons Oliekager for Maj Lastning, og Befragterne venter at faa rigeligt med Tilbud paa Basis af 16/- til 5 danske Havne, 17/- fem svenske for 1,500 Tonnere.

Sortehavet har igen kunnet faa Tonnage til 11/9d. for 6,000 Tonner, 12/- for mindre Baade, og Donau er ikke over 19/- 19/6d. til 3 danske. Alexandria/Hull betaler 10/-.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Saa snart Striken i U.K. var et »fait accompli«, fik Amerika travlt med at efterkomme de mange Forespørgsler om Kul til Syd Amerika, Middelhavet og Bunkerstationerne. Mange — tildels meget store Baade — blev straks sluttet, mest for engelsk Regning, til forholdsvis høje Rater, naar det tages i Betragtning, at netop disse Fragter har været paa et absolut Minimum i lange Tider. Til Øerne er betalt Doll. 3/75, Gibraltar 3/80, Marseille og Vestitalien 4, Buenos Aires 5/50 og Montevideo 20/-. Følelig Indflydelse paa Kornbefragtningerne har Situationen endnu ikke affødt. Montreal er maaske en Smule fastere, men uden synderligt Liv, og Staterne tager en Baad nu og da. San Domingo noterer 17/- til Havre-Hamburg range for 3,000 Tonner; Cuba/Japan har faaet en Baad til Doll. 6/75. Oliekager fra Gulfen til tre danske Havne er gjort til Doll. 5/75. Disse Oliekage-Laster bliver alt for daarligt betalt og burde være nærmere Doll. 6/75 end 5/75, hvis der ikke skal tabes for meget paa Rejsen. Gulfen/Murmansk søger tre Maj-Baade til 9 Cents pr. chf. f.i.o., men finder vanskeligt Tonnage til denne Rate.

Portland Ore/U.K.-Cont. rapporterer en Slutning pr. Juni à 30/3d.

SYDAMERIKA

For prompt Lastning i River Plate er der nu ikke Overflod af Tonnage, og i de næste Maaneder vil der ikke komme fuldt saa mange som vanligt ud med Last. Nogen Bedring er derfor sandsynlig. San Lorenzo/U.K.-Cont. er sidst sluttet til 18/6d. for større Baad. En 4,800 Tonner har faaet 20/- til U.K., 19/- til Kontinentet, og Rederne burde altid holde ud for en højere Rate til U.K. For kort Tid siden tog en Baad 16/6d. fra

RADIO - PEJLAPPARATET I S/S „TJALDUR“

Den 4. Maj foretoges en fuldstændig Korrektionsprøve af Radio-Pejlapparatet om Bord i S/S »Tjaldur« tilhørende Det Færøiske Dampskibsselskab.

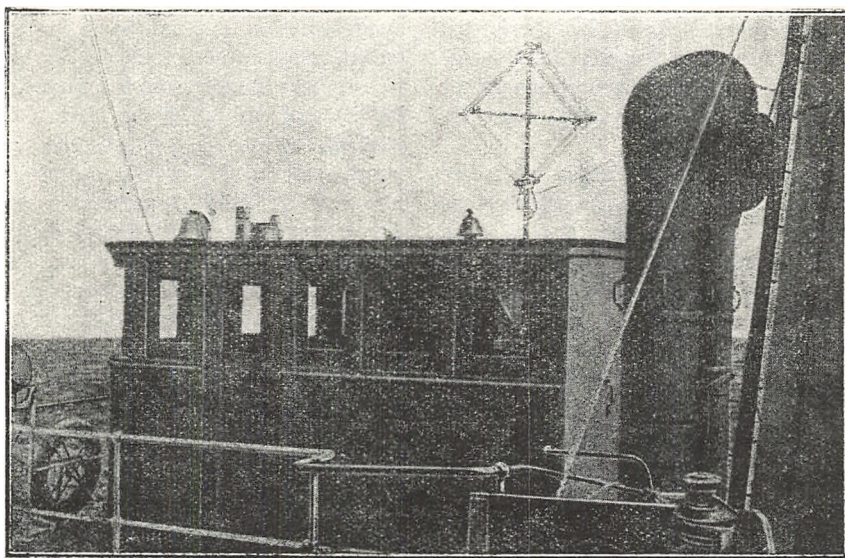
Dette Pejllapparat (Goniometer) blev installeret i Skibet i April Maaned af Firmaet *Iver C. Weilbach & Co.* (Prah & Sølv). Ved Skibet Afgang blev der kun Lejlighed til en midlertidig Undersøgelse af Korrektionerne paa Pejllapparatet, hvorfor der den 4. ds. foretoges en fuldstændig Undersøgelse, for under gunstige Omstændigheder at faa nøjagtigt Kendskab til eventuelle Fejlvisninger foraarsaget af Skibets Metaldele.

Paa den nys afsluttede Rejse har der om Bord i S/S »Tjaldur« været Lejlighed til at foretage en Del Pejlinger med Goniometret, og disse har givet særdeles tilfredsstillende Resultater selv uden nøjagtigt Kendskab til Korrektionerne.

Prøverne blev foretagne i Sundet ved i ca. 6 Sømil's Afstand at pejle Radio-Stationen i Drogden Fyrskib,

Radio-Pejling	Korr.	Korr. Pejling	Radio-Pejling	Korr.	Korr. Pejling
0	0	0	190	+3	193
10	+2	12	200	+5	205
20	+4	24	210	+5	215
30	+5	35	220	+6	226
40	+5	45	230	+6	236
50	+5	55	240	+5	245
60	+4	64	250	+4	254
70	+3	73	260	+3	263
80	+2	82	270	+1	271
90	+1	91	280	0	280
100	0	100	290	+1	289
110	+2	108	300	+3	297
120	+3	117	310	+4	306
130	+4	126	320	+4	316
140	+5	135	330	+3	327
150	+5	145	340	+2	338
160	+3	157	350	+1	349
170	+1	169	360	0	360
180	+1	181			

0 betyder, at Pejlingen er ret forude, 90 tværs om Styrbord, 180 ret agter o. s. v.



Goniometer anbragt ombord i en mindre Damp. Gennem Bestiklukafets Tag er en Metal-spindel ført vandtæt, og paa dennes øverste Del er Traadrammen anbragt.

som ved Fyrdirektørens Velvilje var stillet til Disposition for dette Formaal. Samtidig med at man, staaende inde i Bestiklukafet, fandt Retningen til Drogden Fyrskibs Radio-Station ved Hjælp af Goniometret, toges almindelige Pejlinger af Fyrskibet med en Pejlskive anbragt paa øverste Dæk.

Radio-Pejlingerne toges let og hurtigt og uden Usikkerhed af praktisk Betydning; enhver Pejling gentoges flere Gange for at fastslaa Korrektionen, og der pejlendes stadig samtidigt med Goniometret (Radio) og Pejlskiven (optisk).

De fundne Korrektioner udsattes i et Koordinat-system — ganske som ved Deviationsundersøgelse af Kompasser — og ved Kurven fandtes omstaaende Korrektionstabel. Ved Undersøgelsen benyttedes Bølglængder paa saavel 800 m som 600 m.

Dette Radio-Pejllapparat (Goniometer), som findes om Bord i S/S »Tjaldur« er konstrueret af »Société Radio-Maritime«, bestaar af en drejelig Traadramme i Forbindelse med en følsom Modtager af speciel Konstruktion.

Denne Type har bl. a. den Fordel fremfor de Typer, der benytter faststaaende, store Traadrammer, at de lettere kan installeres i mellemstore og mindre Skibe, idet den her benyttede Ramme paa Grund af de ringe Dimensioner kan anbringes nær store Jernmasser uden at Pejlingerne behæftes med for store »Deviationer«.

Hertil kommer, at dette Aparat i sin Konstruktion er enkel og derfor yderst driftssikker og let at betjene. Yderligere er Prisen lavere end de mere komplicerede Typer af eksisterende Radio-Pejllapparater.

(Fortsat fra Side 323).

Santa Fé til Hull, Antwerpen eller Rotterdam. Nogen Rimelighed for, at denne Baad faar Glæde af de billigere og hurtigere Havne, er der vist ikke.

Til tre skandinaviske Havne tilbydes prompte Baade à 22/- Basis een Lossehavn, medens Befragternes Ide er 20/-.

ØSTEN

har været helt forretningsløs i den forløbne Uge.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart er der noget mere at faa for 6/12 Maaneders Timecharter. For enkelt Rundrejse er sluttet en 2,400 Tonner til Doll. 1/40 og en 4,100 Tonner til Doll. 1/00.

HAMBURG-AMERIKA LINJEN

Geheimeraad Cuno er udnævnt til Generaldirektør for Hamburg-Amerika-Linien, en Post, som han allerede tidligere har indtaget, indtil han overtog Stillingen som tysk Rigskansler.

TELEFONFORBINDELSE KØBENHAVN-HAAG

Der kan fremtidig, meddele Ministeriet for offentlige Arbejder, føres Telefonsamtaler imellem København og Haag i samme Omfang som imellem København og Amsterdam henholdsvis Rotterdam.

Taksten for en almindelig Samtaleperiode paa 3 Minutter udgør 7 Kr. 80 Øre.

ENGLANDS BUDGET

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Hele Verden taler i denne Tid om den engelske Generalstrike og om Konflikten i Minerne. Det er i Virkeligheden gaet ganske som vi har forudsagt et Par Gange paa dette Sted. Vilde det være *Baldwin* umuligt at skabe Forlig, gled England ind i en Tilstand, som mest af alt lignede Borgerkrigens. Fra begge Sider træffes der Foranstaltninger, som ganske givet tager Sigte paa, at der kan tænkes en revolutionær Rejsning, og i de sidste Dage har denne gigantiske Arbejdskamp taget et Omfang, der vistnok gør den til den største, man endnu har oplevet. Men langtfra nok med det; — der er et ondt Moment i denne Strid, som man ikke maa se bort fra. Hele Arbejderklassens Politik er isprængt et russisk Islæt, som man ikke maa undervurdere. Paa mangfoldige Omraader spiller Russerne ind — og derfor har denne Storkamp en videre Ramme, end om den kun var et rent indre engelsk Anliggende. Rusland har arbejdet, og gør det mere eller mindre skjult paa det allervoldsomste nu. Hvis det faar Heldet med sig, staar gamle England i Forandringens noget usikre Tegn.

*

Kulkampen er som sagt omtalt saa udførligt her i tidligere Kroniker, at vi med god Samvittighed kan lade den ligge, og se paa det engelske Budget, som i flere Henseender indtager en Særstilling blandt Efterkrigens Statsregnskaber. Medens alle de andre har været meget præget af Skattnedsættelserne, er dette det første, som ikke har kunnet indføre nogen Lindring. Finansminister *Snowden* kunde i April 1924 nedsætte Levnedsmiddelskatten og Fornøjelsesskatten, og i Fjor kunde Mr. *Churchill* beskære Indkomstskatten med en Niendedel. Det hjalp dog, selv om han maatte forhøje flere Toldsatser, der som Silketolden virker meget stærkt.

Naar man ikke har kunnet lette Skattebyrden i Aar, er det fordi Demokratiet har haft Kraft til at forlange en Mængde Krav gennemført. Det koster, og det er den engelske Skatteborger, som maa betale. Hele Landets Nationalindkomst er fire tusind Millioner Pund, og Statens Udgifter andrager godt og vel otte hundrede Millioner Pund. De nøjagtige Tal er 812.6 Millioner Pund, medens der i Fjor kun var Tale om 799.4. Det kan komme til at svinge lidt i Aarets Løb, men som Helhed ligger Budgettet paa et Niveau af omkring 760 Mill. Pund.

Overfladisk set virker disse Tal nærmest forførende, men undersøger man Forholdene nærmere, er der ingen Tvivl om, at England med Lethed kan bære Byrden. Trods Skattestrykket stiger Velstanden langsomt men sikkert. Skattesystemet er i mange Henseender mønstergyldigt og Befolkningens Indkomstniveau saa højt, at Regeringen altid kan dække de fornødne Udgifter med de Indkomstskatter, den kan presse ud af Borgerne.

Da Finansminister *Churchill* forklarede, hvor meget han havde anstrængt sig for at faa Statsgælden ned, var der ingen, der modsagde ham. Og han behøvede ikke at være bange derfor. Han kan i Virkeligheden slet ikke kontrolleres paa det nuværende Tidspunkt, da der ikke foreligger nogen endelig Afgørelse over, hvor meget der er kommet ind til Statskassen. Finansministeren meddelte, at de tre Krigsdepartementer for Fremtiden skulde have fælles Økonomi. Paa den Vis vilde man lettere vinde Klarhed over Vaabenlagrenes Værdi. Det vandt Bifald, ikke mindst fordi man i denne Politik ser en Mulighed for at faa de tre Departementer slaaet sammen til et Forsvarsministerium. Man venter ogsaa, at det vil blive langt billigere. Det kan være — men Manglen paa virkelig Bogføring bevirker, at man i Virkeligheden ikke ved, hvad et Forsvarsministerium vil koste.

Vil man sammenligne det engelske Skattesystem med det danske, er der adskilligt der taler til Fordel for det første. De britiske Finanser er mere overskuelige, og den engelske Finansminister ved ved Ugens Udgang præcis hvor meget der er kommet i Statskassen og hvor store Udbetalinger, der har fundet Sted. Paa dette Omraade er Bogføringen fuldt ud up to date. En fem seks Timer efter at Finansaaret er sluttet, tilstilles der ham alle de væsentligste Tal for det gamle Aar. Den Langsømhed, som præger vort Finansministerium, kender man slet ikke i England.

Men mere endnu. Finansministeren i England ved paa en Prik, hvor meget det koster at inddrive de enkelte Skatter. Hvad ved vi her i Landet om det? Kun yderst lidet. Hvem ved, hvad f. Eks. Indkomstskatten koster Staten at inddrive? Næppe nogen. Derfor staar ogsaa al Diskussion om Skatteproblemer saa lavt i dette Land som den gør. Det er den dybe Uvidenhed, som præger alt.

Hvad man imidlertid med Lethed kan slutte sig til er, at visse danske Skatter koster Staten procentvis flerdobbelte af hvad de gør i England. Toldindtægterne beregnes saaledes i England at ville give 107.7 Millioner Pund, og hele Toldvæsenet koster kun omkring 4.1 Million Pund. Bruttoindtægten er saaledes mere end seksogtyve Gange større end Udgiften ved at faa den ind. Alle Skatter beregnes at ville give 682 Millioner Pund, og det koster kun 11.5 Millioner at holde hele Skattevæsenet i Gang. Ser man paa vore Forhold, maa man i høj Grad spørge, om det ikke var paa Tiden, at der blev ryddet lidt op i vore Smaaskatter og Smaatoldafgifter. Det af *Gladstone* givne Eksempel i England viser den rette Vej.

Hvis man her i Danmark fulgte den engelske Skattepolitik's Linier, vilde man ogsaa undgaa Selskabernes ganske meningsløse Dobbeltbeskatning, og Næringslivet vilde faa en højst fornøden Stimulans. Dette forstaar ingen bedre end Finansminister *Churchill*. Da han holdt sin store Budgettale, kom han meget ind paa den stadig større Konkurrence, som truer den engelske Nations kommercielle Liv, og han betonede med Kraft, at det vil være absolut nødvendigt at lette Skattestrykket, »hvis Storbritannien skal kunne bevare sin nuværende Position«. Det vakte forstaaende Bifald, samtidig med at man dog smilte en Smule. Hidtil har den konservative Regering jo ikke kunnet nedsætte Skatterne; i lidt for høj en Grad følte det som smukke og vel mente Ord. Det var Handlingens Mand man søgte. Om han vil komme, er et Spørgsmaal. Selv dem der mener, at Kabinettet *Baldwin* vil sidde endnu i fire Aar — hvis det da ikke rokkes meget af de nuværende Arbejdskampe — er ikke sikre paa, at *Churchill* er den Mand, der radikalt kan skære Skatterne ned.

*

Skal der være Mulighed for at sætte Skatterne ned, maa Statsudgifterne beskæres, og der maa især spares paa Tilskuddet til Flaaden, der jo ikke mere spiller Hovedrollen i det engelske Forsvar. Men den udstrakte Subsidiopolitik maa ophøre. Den er nu nærmest en hel Parodi. Der gives Subsidier til snart alt og alle — og saa har man været saa letsindig at give Laan. Under Trade Facilities Act er der bevilget 75 Millioner Pund, og der forberedes et Statslaan paa 35 Millioner til Elektricitetsindustrien.

Det er denne Politik man maa bort fra, om man vil have mere Orden i Finanserne. Hidtil har den konservative Regering kun forøget Statsudgifterne, for at være i Stand til at holde *Baldwin*'s store Valgløfter om Hjælp til sociale Formaal. Nu maa Tiden være inde til at sætte Udgifterne og dermed Skatten ned.

Johannes Lehmann.

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47
SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387

**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 · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR
(flv. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Børløjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5^{III}, København K · Telf.: Byen 6500

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

IVER C. WEILBACH & CO.

PRAHL & SØLVER

Statsautoriserede Kompassrettere
KØBENHAVN

AMALIEGADE 30

TELF.: CENTRAL 1027

KØBENHAVN

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

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompasshætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

NR. SUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

FREDERIKS-
HAVN**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.

ESBJERG

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

ODENSE

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

NEW ORLEANS

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Svendborg Søassurance

holdt Fredag en ny ekstraordinær Generalforsamling, hvor det af os tidligere omtalte Forslag om Præmienedsættelse for oplagte Skibe samt 25 pCt. mindre Udbetaling paa Skibe, der forliser eller kondemneres, blev enstemmigt vedtaget, saaledes at det gælder fra 1. April i Aar til Generalforsamlingen i Februar næste Aar.

En stor Motorfærge

til Esbjerg—Fanø Færgeriet er under Bygning i Aalborg og ventes færdig i Slutningen af denne Maaned, saaledes at den kan tages i Brug til Fanøløbene i Juni; den skal bruges til at føre Biler over med.

Sejlløbet til Rømø.

Skippere fra Fanø og Sogneraadet paa Rømø og Manø samt Esbjerg Handelsstandsforening har i længere Tid arbejdet paa at faa Sejlløbet — Manø Gyde — uddybet og afmærket. Denne Sag er nu i Orden, idet Esbjerg Handelsstandsforening fra Marineministeriet under 27. f. M. har modtaget en Skrivelse, hvori meddeles, at Ministeriet paatager sig Afmærkning og Vedligeholdelse, mod at Uddybningen af Løbet sker paa Handelsstandsforeningens Foranstaltning.

Løbet vil blive afmærket med 76 Risprikker og 2 Lods-vagere.

Stabelafløbning.

Fra A/S« Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes Onsdag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 343, til *Westfal-Larsen & Co. A/S.*, Bergen, i Vandet.

Skibet er bygget til Norsk Veritas 1. A. 1. og bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er:

380'—0"×53'—6"×36'—0"«,

og Bæreevnen er ca. 8,350 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2,800 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt.

Skibet fik Navnet »Brandanger«.

Nyt Rotorskib løbet af Stabelen.

Et Rotorskib paa 2,800 Tons d.w. løb nylig af Stabelen fra A/G. Wesers Værft, Bremen, for Regning af Skibsreder *Rob. M. Sloman jr.*, Hamburg. Skibet fik Navnet »Barbara«, dets Dimensioner er: Længde 90 Meter, Bredde 13.2 Meter, Dybde 5.8 Meter.

Maskineriet er paa 1,060 H.K., det vil i stille Vejr give Skibet en Fart af 10 Mil. Skibet er forsynet med tre Flettner Rotorer, hver paa 17 Meters Højde og 4 Meter i Diameter, disse vil tjene til at drive Skibet med, naar der er Vind. Prøveturene vil blive overværet af Sagkyndige, som meget nøje vil undersøge, om Skibet er praktisk i almindelig Skibsfart.

For at Opfindelsen skal blive grundigt prøvet, bygges to andre Skibe, som ikke skal have Rotorer. Samtlige Skibe sættes ind i samme Fart, for at man kan faa Vished for, hvilket der er det mest praktiske og økonomiske i Drift.

Stabelafløbning.

Motorskib »Toledo« løb forleden af Stabelen ved Odense Staalskibsværft. — Skibet bygges til Mexico-Gulf Linien, *Wilh. Wilhelmsen*, Oslo. Det er en ca. 7,000 Tons med 2 Dæk, Poop, Bro og Bak, forsynet med 5 smukt udstyrede Passagerkamre samt Rederlukaf. Skibet udstyres med 3,000 I.H.K. Enkelskrue Dieselmotor af Burmeister & Wain's Fabrikat, der ventes at give Skibet en Fart af ca. 11¼ Mil. Afløbningen overværedes af Kaptajn *Kjørboe* som Repræsentant for Rederiet og Inspektør *Ørbeck* for Lloyds, og Skibet ventes at være klar til Aflevering om ca. 2½ Maaned.

Solgt Damper.

Rederiet Torm har i disse Dage solgt sin Damper »Sara« til et italiensk Rederi. »Sara«, der laster 2,380 Tons, er bygget i Kiel i 1904. Prisen ligger omkring £ 8,500.

Havari i Isen.

Rederiet C. K. Hansen har modtaget telegrafisk Meddelelse om, at dets Dampere »Ellensborg« og »Søborg« har lidt Skade i Isen ved Domesnäs. De kom begge fra Antwerpen med Superfosfat til Riga.

Traadløs Telefon i Rutebaadene paa Aarhus.

I et Aars Tid har der været eksperimenteret med traadløs Telefon paa Aalborgdamperen »Aalborghus«, og Det Forenede agter nu ogsaa at indføre traadløs Telefon i Rutebaadene »Aarhus« og »København«.

Disse Skibe har i de senere Aar været forsynet med traadløs Telegraf, men det har været for kostbart i Forhold til Benyttelsen, der har været meget sparsom. Det koster for Øjeblikket Selskabet et Par Hundrede Kroner at afsende et Telegram, som den Rejsende kun betaler nogle faa Kroner for, og Selskabet har ingen Forpligtelse til at holde de indenrigske Rutebaade forsynet med traadløs Telegraf.

Søforsikringsselskaber og Reparationer.

I den sidste Tid har der været en Del Tale om, at de svenske Søkrigsforsikringsselskaber skulde være bleven enige om, at Reparationer paa svenske Skibe skulde foregaa paa svenske Værfter.

Der foreligger imidlertid nu et Dementi fra Formanden for Sverrigs Dampskibs-Assuranceforening. Han udtaler, at Sagen hverken har været paatænkt eller omtalt indenfor Foreningen. Baadene vil fremdeles blive repareret, hvor det i hvert Tilfælde er mest formaalstjenligt og billigt.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. MAJ 1926.

London	18,56	Madrid	55,20
New York	383,00	Amsterdam	154,15
Berlin	91,15	Stockholm	102,45
Paris	12,25	Oslo	82,85
Antwerpen	12,30	Helsingfors	9,65
Zürich	74,20	Prag	11,35
Rom	15,50	Wien	54,15

POSITIONSLISTE PR. 10. MAJ 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 16.4.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Jessen, ank. Havre 6.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 2.5. til Penang.
s.s. *Aladdin*, oplagt.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
s.s. *Alfa*, pass. Hollenau 10.5.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Tunis 8.5. til Marseille.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New Orleans 6.5.
s.s. *Anna*, pass. Hollenau 10.5.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Vancouver 8.5. til San Francisco.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Barbados 8.5. til St. John.
s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Vancouver 28.4.
s.s. *Argentina*, ank. Buenos Aires 6.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Newport Mon 13.4. til Bahia Blanca.

s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New York 28.4. til Kbh.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Singapore 9.5.
m.s. *Astoria*, Beldring, pass. Quessant 2.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Kbh. 29.4.
s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Malta 8.5. paa Rejse til Aarhus.
m.s. *Australien*, Christiansen, ank. Nakskov 6.5.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 9.5.
s.s. *Axel*, Jensen, afg. Kbh. 6.5. til Grønland.

B

s.s. *Beira*, oplagt siden 8.12.25.
s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 9.5.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Braila 8.5.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Santa Cruz 1.5.
s.s. *Bodil*, ank. Saffi 6.5.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Kbh. 5.5.
s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 24.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 5.5.

MONTREAL

Montreal Ship Supply Company

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

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

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

Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

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.
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

AMSTERDAM

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
JERN- OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

LÜBECK

STETTIN

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley's.

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.

GENOVA

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

LISSABON

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.

RIGA

$\frac{1}{2}$ LARS KROGIUS & CO., $\frac{1}{2}$
Skibsredere og Skibsmæglere.

FINLAND

HELSINGFORS

Telegr.-Adr.: KROGIUSCO

ELSFINGFORS

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 5.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. Boulogne 7.5. til Casa-
 blanca.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt i Kbh. siden 25.3.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Barry Roads 5.5.
 s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. Kbh. 8.5.
 s.s. *Brelland*, Hansen, oplagt i Kbh. fra 19.4.26.
 s.s. *Britta*, ank. Kbh. 11.5.
 s.s. *Broholm*, afg. Palermo 5.5. til Partimao.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt siden 20.11.25.
 s.s. *Børglum*, Jensen, afg. San Pedro Macoris 9.5.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Kbh. 8.5.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 29.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Antwerpen 1.5.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Newport News Va. 24.4.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Rufisque 10.5. til London.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Galveston 4.5.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Savona 7.5.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Abo 8.5.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Civitavecchia 29.4.
 s.s. *Danefelt*, oplagt i Kbh.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Jacksonville 23.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Port Clarence 27.4. til New York.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Valencia 7.5.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Montreal 8.5.
 s.s. *Delaware*, Petersen, afg. Houston 29.4. til Esbjerg.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, afg. Rouen 10.5.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Brunshüttel 10.5.
 s.s. *Ebro*, ank. Kbh. 4.5.
 s.s. *Egholm*, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Skien 7.5.
 s.s. *Ella*, Falkenberg, oplagt siden 18.4.26.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Grangemouth 3.5.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Helsingør 10.5.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Danzig 5.5.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Danzig 9.5. til London.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Vismar 7.5.
 s.s. *Erik*, Kulhulk i Kbh. siden 8.3.26.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Casablanca 11.5. paa Rejse til
 Marseille.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Odense 7.5.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Dok i Aalborg siden 27.4.
 s.s. *Ester*, ank. Rouen 7.5.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. København 28.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. 23.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 10.5.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mouritzen, ank. Nørre Sundby 10.5.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Nørresundby 7.5.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Colombo 8.5.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Stavanger 6.5.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Horsens 7.5.

SKIBS, PROVIANTERINGS, HANDLERE

København:

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

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr. Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
 Telgr. Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Baltimore Md. 18.4.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. San Pedro de Macoris 4.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 3.5.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Rufisque 3.5.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, afg. Danzig 5.5. til Grimsby.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Montreal 7.5.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.- Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Gerda*, ank. Tuborg 2.4.
 s.s. *Gorm*, Christensen, oplagt i Kbh. siden 30.4.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Ridham Dock 4.5.
 s.s. *Gunver*, afg. Gandia 8.5.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Kbh. 10.5. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Fr.havn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Danzig 10.5.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Norfolk Va. 5.4.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, afg. Algier 8.5.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. London 29.4.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Newcastle 9.5.
 s.s. *Helene*, afg. Frederikshavn 10.5.
 s.s. *Helga*, pass. Kbh. 8.5.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 8.5.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Havnefjord 6.5.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Holbæk 9.5.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Stettin 9.5.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, oplagt i Kbh.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. New York 3.5.
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Las Palmas 30.4. paa Rejse til Har-
 bour.
 s.s. *Inger*, ank. Ekenås 7.5.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Hull 8.5.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. New Orleans 28.4. til Cuba.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Las Palmas 8.5.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Kobe 7.5.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 5.5.
 s.s. *Jenny*, pass. Ushant 10.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Gibraltar 10.5.
 s.s. *Jolantha*, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, pass. Gibraltar 7.5.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Harbour 28.4.
 m.s. *Jullandia*, Kolls, pass. Finisterre 9.5. p. R. t. Alexandria.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 5.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. London 26.4.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Kbh. 11.4.
 s.s. *Karla*, ank. Grao 1.5.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aalborg 10.5.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Liverpool 7.5.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Baltimore 8.5. til New York.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Kbh. 6.5.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Haryshamn 8.5. til West
 Hartlepool.
 s.s. *Knud*, Hansen, oplagt i Kbh. siden 2.3.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding
 Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Kbh. siden 19.4.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 19.4.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Danzig 6.5.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Problingo 3.5.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Kbh. 6.5.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 6.5.
 s.s. *Lillian*, ank. London 1.5.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 10.5.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kbh. 4.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 3.5. til La Plata.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Kbh. fra 10.5.
 s.s. *Magnus*, afg. Bordeaux 11.5. til La Pallice.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Las Palmas 7.5.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Dragør 10.5.
 s.s. *Maja*, i Kbh.-Nakskov og Kbh.-Mariagerfjord Ruterne.

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.

FILIALER:

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

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

LONDON

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.

NEWPORT,
MON

GEORGE SCOTT & CO.

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

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

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« · »Stage«

AGENT I DANMARK: AGENT I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresøgade 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

REPRÆSENTERET I DANMARK VED: O. J. ESKILDSEN & CO. 26 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: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

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

Telegrams: »Mactaggast«, Methil.

Codes: A. B. C. 5th Edition · Scott's 20th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

METHIL

Skibsbyggere·Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2.000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejskibe og Lægttere, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser. Telef.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

Repræsentant: JOHANNES N. AAGAARD, bei den Mühren 91, Hamburg 8. Telegr.-Adr. »Pushings, Hamburg

m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Algier 8.5. til Port Said.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt i Kbh.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. St. Vincent 7.5. til Bathurst.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 3.5.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, ank. London 4.5.
 s.s. *Marie*, pass. Ushant 10.5.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, afg. Habana 8.5.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Zigmínchor 5.5.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Madeira 9.5. til Montevideo.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Scilly 6.5. paa Rejse til New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Constantinopel 9.5. paa Rejse til Dannu.
 s.s. *Minsk*, Egense, i Dok i Helsingør siden 8.5.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, afg. Hook of Holland 9.5. til Kbh.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nyköbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, ank. London 9.5.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Algier 8.5.
 s.s. *Nautik*, pass. Dover 10.5.
 s.s. *Neptun*, afg. Toulon 10.5.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Bahia Blanca 8.5. til Skandinavien.
 s.s. *N. G. Ohlsen*, Jensen, ank. Danzig 6.5.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Lisbon 10.5.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Lorient 6.5.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Kbh. 5.5.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Singapore 1.5.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Kbh.-Fr.havn og Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio de Janeiro 1.5. til Skandinavien.
 s.s. *Orion*, Madsen, ank. Harbourg 4.5.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christianssand 10.5. til Kbh.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Oran 9.5. til Aden.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Sidney 6.5.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N.S.W. 27.4.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Kbh. 30.4.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Stockholm 8.5.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. St. Vincent 1.5.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Helsingfors 6.5.

R

s.s. *Randi*, pass. Gibraltar 9.5.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Penang 8.5.
 s.s. *Rhone*, Andersen, ank. Odense 0.5.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Kbh. 6.5.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Birsao 6.5.
 s.s. *Rota*, Rivold, ank. Nakskov 6.5.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt siden 8.5.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Pentland Firth 7.5. paa Rejse til Nyborg.
 s.s. *Seine*, Blerzig, i Dok i Bordeaux 12.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Alexandria 10.5.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Las Palmas 7.5. paa Rejse til Lüderitz S.W.A.
 m.s. *Stam*, Heindorn, afg. San Francisco 17.4. til Australien.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, ank. New Orleans 5.5.

s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Anckland 3.5.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Rotterdam 10.5.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, ank. Bristol 3.5.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Esbjerg 9.5.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Gibraltar 1.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, i Dok i Helsingør.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kbh. 27.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Aalborg 5.5.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Danzig 6.5.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbh. 8.5. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Kbh. 1.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Rufisque 6.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 3.5.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Skagen 7.5.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Nuevitas 5.5. til Boston.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, pass. Gibraltar 4.5.
 s.s. *Stella*, ank. Casablanca 1.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt siden 29.6.25.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Nakskov 10.5. til Kbh.
 s.s. *Svaava*, Christensen, oplagt siden 21.4.
 s.s. *Svend*, Nielsen, oplagt siden 12.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Danzig 8.5.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, pass. Ushant 3.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Dok i Helsingør fra 10.5.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. Kbh. 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 4.5.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, afg. Helsingør 9.5. til Christianiafjorden.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 9.5.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, afg. Kbh. 8.5.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 10.5. til Reval.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 6.5. til Tangier.
 m.s. *Tongking*, Topp, pass. Floores 8.5. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Newcastle N.S.W. 1.5.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankersen, afg. Lissabon 10.5. til Kbh.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Dok i Fr.havn siden 22.4.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 8.5. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 20.4. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Valparaiso 2.5.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Cherbourg 8.5. til Hook of Holland.
 s.s. *Venus*, Andersen, ank. Piclou (Canada) 29.4.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Louisburg 7.5.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Dok i Kbh. siden 1.5.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Sierra Leone 10.5.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Zwynrecht 6.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 8.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Hampton Roads 29.4. til Bordeaux.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Aguilas 8.5.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New York 15.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Bathurst 26.4.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADEABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
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

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN.

TELEGRAMADR.: JACSONS

Frihavnens**Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

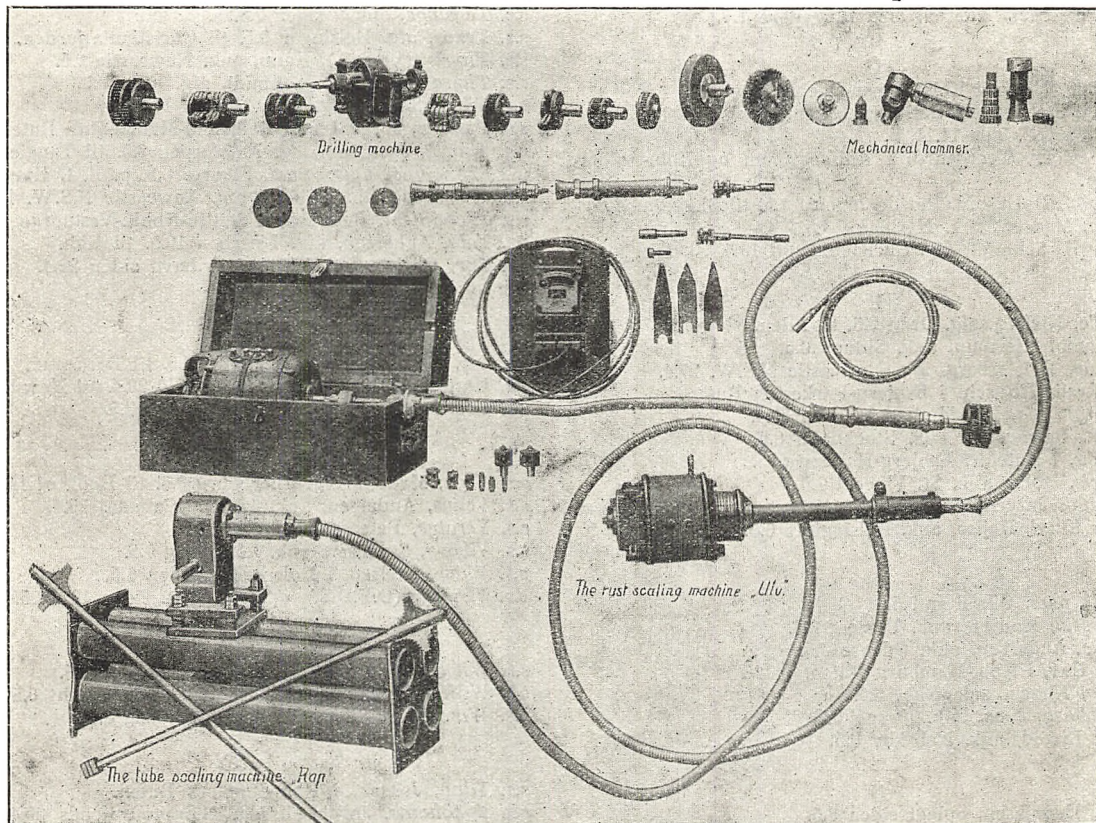
TELEFONER: CENTRAL 8332 & PALÆ 967 Y

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSEKSPEDITION

Agent for: »SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/West Indien.G. J. H. SIEMERS & CO., HAMBURG
Hamburg/Alexandria/Levant & vice versa.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 og Tilbud af Maskinen.

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

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

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

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 UDSTRÆK-
NING 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 Legering for dette Formaal.
DE VISER SIG ANVENDELIGE, HVOR DET
ER MISLYKKEDES MED ALLE ANDRE.

Æ BRONCE Kondensatorrør er i høj Grad modstands-
dygtige 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 Kraft-
stationer hele Verden over.

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

Eneste Fabrik:

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

Agent for Danmark:

S. N. SIMONSEN & CO., 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

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner og den kgl. italienske Marine **SKIBSMÆGLERE** Repræsentanter for det britiske Marineministerium i Manchester og Liverpool
Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

Direkte Rute af hurtige Dampere fra Garston til de Canariske Øer.

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.

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«

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovanteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

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, Litau, Windau

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57
Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410
Telegr.-Adr.: »Jecfs«

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

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: Sleepmaas **ROTTERDAM** Telefoner Nr.: 8128 · 8148
Direktor: J. BURGER
Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT 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.

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 21

FREDAG 21 · MAJ 1926

33 · AARG

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

GENERALSTREJKEN SOM VAABEN

Den civiliserede Verden skylder den engelske Nation Tak, fordi den saa resolut tog Kampen op imod Generalstrejken og tilføjede denne sjofle Kampform et saa eklatant Nederlag. Selv om Generalstrejken kun varede en halv Snes Dage, vil dens Virkninger føles i lange Tider. Store Værdier gik tabt til ingen Verdens Nytt, og det engelske Samfund vil mærke dette i Form af større Arbejdsløshed og tungere Skatter og i Udsættelsen af længe tiltrængte Reformers paa forskellige Omraader. Naturligvis gaar dette i første Række ud over den arbejdende Klasse, og ganske særlig over de sympatistrejkende Elementer af denne. De store Tab, som Jernbaneselskabernes led under Strejken, maa de selvfølgelig se at faa dækkede ved en sparsommeligere Administration, for de engelske Baner er private Selskaber, der ikke som vore hjemlige Statsbaner kan paaligne Publikum Følgerne af et daarligt Regnskabsaar. Den direkte Følge af Strejken har da ogsaa for Jernbanemændenes Vedkommende været nedsatte Lønninger og Ikke-Antagelse af mange af de strejkende. Aflæsningen af Strejken var nemlig ikke, som man i visse hjemlige Kredse har villet hævde overfor et godtroende Publikum, en Art Kompromis, men en Overgivelse paa Naade og Unaade. Mange af de sympati-strejkende Deltagere i den engelske Generalstrejke havde ganske raat brudt alle Aftaler mellem Fagforeninger og Arbejdsgivere, saa en Tilbagevenden til *status quo* var alene af den Grund utænkelig.

Den tabte Generalstrejke vil blive en meget kostbar Historie for de engelske Fagforeninger. De vil i flere Tilfælde blive gjort økonomisk ansvarlige for de Tab, som den ulovlige Generalstrejke har forvoldt; i andre vil dog Arbejdsgiverne lade Naade gaa for Ret, fordi man er klar over, at de ansvarlige Ledere blev overrumplede af Fagforeningernes yderliggaaende Elementer.

Ikke for første Gang har Generalstrejken vist sig at være en *boomerang*. Den kan ramme Samfundet haardt, men endnu haardere rammer den de Ugeringsmænd, der bruger den. Dens Bagslag virker saa meget kraftigere, fordi ingen har og ingen kan have Sympati for Folk, der benytter et saa sjofelt Vaaben. Der vil gaa mange Aar, inden engelske Arbejdere vil lade sig lokke ud i Generalstrejkens Eventyr, selv om de faar Løfte om Sympati og Penge fra danske Kammerater. De maa forøvrigt i Fremtiden nøjes med Løfterne. Det engelske Parlament vil i denne Samling gennemføre en Lov, der gør det til kriminell Handling at modtage Pengehjælp fra Udlandet i lignende Situationer. Det er jo ogsaa en himmelraabende Skandale, og et Spørgsmaal er det, om de eksisterende Landsforræderi-Paragraffer i de forskellige Landes Love ikke kan anvendes overfor Folk, der paafører deres Land Skade ved Udlandets Hjælp. I sin Nytaarsartikel i *Scandinavian Shipping Gazette* kom Skibsreder Hugo Marx-Nielsen ind paa dette Spørgsmaal. Han skrev bl. a.:

Tilbage staar da de lovmæssige Foranstaltninger, og her tror jeg Midlet ligger.

Hele Samfundet har Interesse i, at Magtbud fra udenlandske Fagforeninger ikke kan følges af vor Arbejderklasse, og jeg kan ikke tænke mig, at det vil være umuligt at gennemføre en Lov, der forbyder Landets Indbyggere at efterkomme fremmede Landes Kommando i saa Henseende. Selvfølgelig maa der skabes retslige Midler til Lovens Overholdelse, og Loven vil ved sin blotte Eksistens give de indre Arbejdsforhold et langt tryggere Præg.

I den danske Grundlov findes ganske vist en Landsforræderi-Paragraf, der strengt taget kan bringes til Anvendelse i et saadant Tilfælde, men det vil sikkert være naturliggere og se smukkere ud udad til, om man havde en særlig Lov for et saadant Forhold.

England bliver saaledes det første Land, der knæsetter denne Tanke ad Lovgivningens Vej. Danmark bliver næppe det næste.

DANSK STREJKETRUSEL

Man skulde forsværge det, men det er virkelig saa, at man indenfor vor Skibsfart staar overfor Muligheden af en Strejke, selv om denne ganske vist foreløbig er begrænset til Dampskibsselskabet »Øresund« Skibe. Det er Sømandenes Forbund, der denne Gang er paa Krigsstien. De møder op med nogle ret haardhændede Krav om Overarbejdsbetaling, som Selskabet i disse for Skibsfarten saa elendige Tider ikke har kunnet honorere. Allerede for nogen Tid siden sendte Sømandene et første Strejkevarsel, og det andet kom i Lørdags, saa Strejken træder i Kraft Pinse-Lørdag Nat Kl. 12, med mindre Sømandene i Dag — Onsdag — ved Mødet i Arbejdsgiverforeningen gaar i sig selv.

Man maa oprigtig haabe dette. Øjeblikket er ikke det rette til at spænde Lønkravets Bue for højt, ganske særligt indenfor et Selskab, der i højere Grad end de fleste er ramt af baade de daarlige Tider og af de mange Vanskeligheder og Trakasserier, som Embedsmænd paa begge Sider af Sundet lægger i Vejen for tvangsfrit Samvær mellem de to Nationer.

INTERNATIONALE ISMELDINGER

Den 14. April 1912 kolliderede »Titanic« med et Isbjerg, og ved denne Lejlighed mistede som bekendt en Masse Mennesker Livet. Denne forfærdelige Katastrofe gav Stødet til den fortræffelige internationale Patrouillering, der nu telegrafisk holder Skibsfarten à jour med Isbjergenes Drift og derved sikkert har forhindret Gentagelser af den uhyggelige Begivenhed for 14 Aar siden.

Allerede en Maaned efter »Titanic«-Ulykken sendte den amerikanske Regering to Krydsere paa Is-Patrouilletjeneste, der hovedsagelig finder Sted i Nærheden af New Foundland Bankerne, hvor Isbjergene er dobbelt farlige, fordi Bankerne Størstedelen af Aaret er indhyllet i Taage. Aaret efter erstattede Amerikanerne de to Krigsskibe med to Toldkrydsere, og Englænderne deltog dette Aar i Is-Patrouillen med Damptrawleren »Scotia«. Samme Aar, i November Maaned, afholdtes i London en international Konfe-

rence om Sikkerhed til Søs, hvor man indgaaende drøftede Ismeldings-Spørgsmaalet, og allerede den 20. Januar 1914 blev af de ledende Søfarts-Nationer undertegnet den Konvention, der ligger til Grund for den nuværende internationale Ordning med Hensyn til Bortsprængning af Vrag og Ismeldings-Tjeneste. Det blev overdraget Amerika at lede denne Tjeneste, hvis Bekostning afholdes pro rata den nationale Handeltonnage af de kontraherende Nationer. Disse er Belgien, Kanada, Danmark, Frankrig, Tyskland, Storbritannien, Italien, Nederlandene, Norge, Sverige og de Forenede Stater.

I det store og hele maa det siges, at Amerikanerne skiller sig godt fra denne Tjeneste. De udfører det dem paalagte Arbejde yderst samvittighedsfuldt og betryggende i enhver Henseende. Selvfølgelig kan en saadan Tjeneste aldrig blive helt ideel, hvor det gælder om at afpatrouillere et saa stort Areal — der er jo Grænser for, hvad to Kuttere kan udføre og overse. Men vi kunde godt tænke os et Par Smaareformer, som Amerikanerne uden større Besvær kunde gennemføre. Danske Skibsførere vilde saaledes sætte Pris paa, at Ismeldingerne ogsaa blev udsendt fra Cap Race

Radio til forud bestemte Tider. Derved vilde man opnaa, at vestfra kommende Skibe bedre var i Stand til at vælge den Rute, de agter at følge østover end Tilfældet nu er. Ligeledes er danske Førere noget utilfredse med en ret almindelig Ismelding som følgende: »Ice same as yesterday«. Den giver ingen Oplysning til den Fører, der ikke hørte Gaarsdagens Rapport. Men, som sagt, i det store og hele klarer Amerikanerne Ismeldings-Tjenesten særdeles fortræffeligt.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viser desværre ogsaa denne Uge en Stigning, idet der den 18. Maj var oplagt ialt 77 Dampskibe med en samlet Brutto- og Dødvægtstonnage af henholdsvis 115,151 Tons og 181,543 Tons. Stigningen i denne Uge skyldes dog antagelig delvis Strejke-Situationen i England.

Antal G. J. Falk.

DEN TRAADLØSE TELEGRAF I HANDELSFLAADEN

Den britiske Board of Trade har udstedt følgende Regler:

1) Disse Regler kan kaldes the Merchant Shipping (Wireless Telegraphy) Rules Amendment Rules 1926 og træder i Kraft fra 1. April 1926.

2) Interpretation Act 1899 (52 & 53 Vict. c 63) anvendes ved Fortolkningen af disse Regler og af Merchant Shipping (Wireless Telegraphy) Rules af 10/7

1920 (S.R. & O. 1920 No. 976), herefter kaldet Hovedreglerne paa samme Maade, som de anvendes ved Udlægning af en Act of Parliament.

The Merchant Shipping (Wireless Telegraphy) Rules Amendment Rules 1923 (S.R. & O. 1923 No. 88) tilbagekaldes herved.

3) Registret til Hovedreglerne for saa vidt angaar Zonerne B, C. og E ændres som følger:

Zoner	Vestlig Grænse	Østlig Grænse	Vagttid for en Telegrafist Greenwich Middeltid	Vagttid for to Telegrafister. Greenwich Middeltid
B Indiske Ocean Østlige Ishav	Østlige Grænse af Zone A	Meridian 80° Ø.	fra 4—6 8—10 12—14 16—18	fra 0—2 4—10 12—14 16—18 20—24
C Kinesiske Hav Vestlige Stillehav	Østlige Grænse af Zone B	Meridian 160° Ø.	fra 0—2 4—6 8—10 12—14	fra 0—6 8—10 12—14 16—22
E Østlige Stillehav	Østlige Grænse af Zone D	Meridian 70° W. S. f. Amerika, Vestkyst af Amerika	fra 0—2 4—6 16—18 20—22	fra 0—2 4—6 8—14 16—22

U. S. A. O G M U N D - O G K L O V S Y G E N

Den herværende Generalkonsul for de Forenede Stater, Mr. Marion Letcher, meddeler Dansk Dampskibsrederiforening, at Generalkonsulatet nylig har modtaget en Meddelelse fra Landbrugsministeriet i de Forenede Stater gaaende ud paa, at der fra og med den 1. Juli 1926 forbydes Skibe, der om Bord som Skibsforsyning har Kvæg, Faar eller andre Drøvtyggere eller Svin, som stammer fra et Distrikt, der er befængt med Mund- og Klovsyge eller Kvægpest, Adgang til U.S.A.

Landbrugsministeren har samtidig erklæret, at Norge, Irland, the Channel Islands, Australien, New

Zealand, Japan, Guam, den Sydafrikanske Union, Canada, Mexico, de Vestindiske Øer, Territoriet Papua i britisk Ny Guinea og følgende Øgrupper: Cook, Fiji, Fanning, Washington, Marquesas, Samoa, Selskabs, Tonga, Ny Hebriderne, Gilbert, britisk Salomon og Ellice i det sydlige Stillehav er fri for de nævnte Sygdomme.

De Forenede Staters Udenrigsministerium har yderligere beordret Generalkonsulatet til at give alle Skibsførere og Agenter Meddelelse om den ovenomtalte Bestemmelse, der træder i Kraft den 1. Juli 1926.

„MARIE BAKKE“S V E L L Y K K E D E P R Ø V E T U R

NYT DIESELSKIB FRA ODENSE STAALSKIBSVÆRFT TIL NORGE

Længe inden man kommer til Odense Staal-skibsværft, hører man Nittemaskinernes muntre Smæld. Her arbejdes med Liv og Lyst! Paa alle Beddinger ligger Nybygninger i deres forskellige Stadier, fra den nøgne Køl til det næsten færdige Skib, der blot længes efter Champagnekysset paa Bougen for at glide ud i sit rette Element.

Tunge er Tiderne for Skibsfarten. Og fra alle Lande hører man om Ulyst og manglende Evne til at bygge og om tomme Beddinger. Hvorfor er det da, at Odense-Værftet kan vedblive med at finde Arbejde for sin mægtige Stab og skaffe nye Kunder, de fineste Navne blandt Udlandets Redere, navnlig de norske. Det er næppe noget Tilfælde — det er kun Klodrianer, der tror, at man *tilfældigt* finder noget. Men der hersker en egen Aand over det Værft ved den smalle Odense-Kanal, den Virkelystens Højspænding som synes Stamgæst, hvor A. P. Møller har noget med Tingene at gøre. I Etatsraadernes gamle By, hvor Værftet er en af det industrielle Livs store Faktorer, snakker man om det lykkelige Samarbejde mellem Værftets Direktør West og dets Ejere, og at bedre teamwork saa man aldrig derovre.

Motorskibet »Marie Bakke« er bygget til Rederiet Knut Knutsen i Haugesund. Det er et af de smukkeste Tramp-Skibe, der er udgaet fra Odense Værftet, og den norske Ejers Repræsentanter paa Prøveturen fra Odense til Kerteminde var fulde af Begejstring.

»Marie Bakke« er et Last-Dieselmotorskib, og dets Dimensioner er følgende:

Længde mellem P. P. 375 Fod, Bredde moulded 52 Fod 3 Tom., Dybde moulded til Shelterdæk 36 Fod, til Hoveddæk 27 Fod 6 Tom. Bæreevnen er ca. 8,000 Tons paa et Dybgaende af ca. 24 Fod 9 Tom. Kubik-

indhold af Lastrum ca. 461,000 cbft. grain. Skibet er bygget til højeste Klasse i Norsk Veritas + 1. A. 1. som aaben Shelterdækker med Tonnageaabning agter.

Skibet har fem store Luger og er udstyret med 11 elektriske Spil, hvoraf 1 Forhalingspil, ti 5-Tons Bomme, elektrisk Ankerspil og elektrisk Styremaskine. Det er helt igennem udstyret med elektrisk Lys og har Fryseanlæg for Proviant samt traadløs Telegraf.

Paa Shelterdækket mellem Nr. 2 og 3 Luge er Salonhuset anbragt, ovenover hvilket Kaptajns hus er bygget og herover igen Bestikhus, der er inddelt i Bestiklukaf og Styrehus. Salon og Kaptajns hus er af Staal, hvorimod Bestikhuset er af Teaktræ. Den traadløse Station samt Telegrafistens Opholdsrum er anbragt i et Staalhus paa Baaddækket. — Mellem Nr. 4 og 5 Luge paa begge Sider af Casingen over Motorrummet er bygget Staalhuse, der er indrettet til Beboelse af Officererne. — Lukaf'er for Mandskabet er indrettet agter under Shelterdækket i Tomandskamre, medens Messe for Matroser og Smører, Bade- og Vaskerum samt Adgang til Mandskabsapteringen er indrettet i et Staalhus paa Shelterdækket.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. 6-cyl. 4-Takts Dieselmotorer af Burmeister & Wains originale Fabrikat, tilsammen i Stand til under normal Gang i Søen vedvarende at udvikle ca. 2,300 I. H.K., der skulde give Skibet en Fart af ca. 10½—11 Knob lastet. Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 11.8 Knob. Baaden er udstyret med rigeligt Hjælpemaskineri.

Prøveturen, hvori deltog Repræsentanter fra Rederiet, Klassen, Norsk Tilsyn, Burmeister & Wain, samt en Del Gæster, foretoges i Kattegat mellem Fyns Hoved og Samsø og forløb i enhver Henseende tilfredsstillende.

SVENDBORG SØASSURANCE IMØDEKOMMER SØFARTEN

Paa Foranledning af en Kreds af Interessenter holdt Svendborg Søassurance i Fredags en ekstraordinær Generalforsamling paa Hotel »Svendsborg« med et Par betydningsfulde Spørgsmaal paa Dagsordenen, som indeholdt to Punkter:

- 1) Forslag om, at Skibe, som er oplagte, fritages for Præmie, og
- 2) Forslag om Nedsættelse af Kaskotaksterne.

Det første Forslag vil afstedkomme to Ændringer i Lovenes § 10. Det andet Forslag er stillet af 12 Interessenter under Hensyn til de nuværende fortvivlede Forhold for Skibsfarten og til de Summer, Skibene er værd i Handel og Vandel.

De oplagte Skibe.

Med Hensyn til Punkt 1 har Komitéen, udtalte Skibsreder *Severin Andreasen*, fundet at kunne fremsætte et Forslag, fordi Forholdene er ekstraordinære.

Skibene kan jo nu risikere at komme til at ligge hjemme hele Aaret. Hvis det vedtages, bliver det imidlertid kun midlertidigt; det skal enten vedtages eller forkastes paa den ordinære Generalforsamling i Februar 1927. Det er en Vej, Søassurance tidligere har betraadt for at lette Skibsfarten under vanskelige Forhold. Desværre er Generalforsamlingen ikke beslutningsdygtig; her skulde have været mødt 40 Interessenter, men bliver vi enige om noget nu, kan det jo blive bekræftet paa en ny ekstraordinær Generalforsamling om 14 Dage og dermed faa Lovkraft.

Komitéens Forslag er følgende:

Oplagte Skibe er fritaget for ordinær Præmie, men betaler i den Tid, Oplægningen varer, en Ottendedel Procent pr. Maaned. Oplægningen regnes fra den Dag, Skibet er oplagt og Mandskabet afmønstreret, og til Skibet igen afsejler fra Oplagspladsen. Skibe, der sælges, betaler Præmie som ovennævnt for det Halvaar, hvori Salget finder Sted.

Denne Vedtagelse gælder fra 1. April 1926 og indtil den ordinære Generalforsamling i Februar 1927.

Efter en kort Diskussion blev Forslaget enstemmigt vedtaget.

Kaskotaksterne.

Dagsordenens Punkt 2 kom derefter under Debat.

Mægler *Laur. Rasmussen*, Thurø, erklærede paa Forslagstillernes Vegne, at det var den bitre Nød, der havde tvunget dem til at indgaa paa dette Forslag. Kaskotaksterne er alt for høje i Øjeblikket. Han haabede, at man kunde naa til Enighed med Komitéen om en Nedsættelse.

Mægler *R. V. Rasmussen*, Thurø, foreslog at vælge en af følgende to Fremgangsmaader for at opnaa en Lempelse i Assurancepræmierne:

- 1) De nuværende Takster i »Svendborg Søassurance« foreslaas nedsat med 10 pCt. af Takstbeløbene og iøvrigt med Bibeholdelse af de nuværende Præmietakster.
- 2) De nuværende Takster bibeholdes som Havaritakster, medens der indføres en ny Takst for Totalforlis og Kondemnation, svarende til 75 pCt. af Havaritaksten. Samtidig skulde de nuværende Præmier deles i Totalforlispræmie og en Havaripræmie med Halvdelen til hver Side, medens Satserne blev uforandrede. Ved sidstnævnte Forslag skulde der saaledes kunne spares Totalforlispræmie paa Nedsættelsen med de 25 pCt. af Taksterne.

Efter at forskellige havde haft Ordet, udtalte Landsrets-sagfører *Elmquist*, at Forslag 2 vilde være det fornuftigste for Rederierne. Man kom derved bort fra de nuværende Hazardtakster for Totalforlis, medens man stadig fik det samme Beløb for Havarier. Der vilde spares et betydeligt Beløb paa den Maade. Han erklærede, at Forsikringsselskabet »Svendborg« kunde gaa med til Forslaget.

Formanden ydede derefter Forslag 2 sin Tilslutning, og Dirigenten satte det under Afstemning.

Det blev enstemmigt vedtaget.

Derpaa hævedes Generalforsamlingen.

Der vil om 14 Dage blive indkaldt til en ny ekstraordinær Generalforsamling for at faa givet de to Vedtagelser Lovkraft. Det kan paa Forhaand anses for givet, at dette vil ske.

SKIBSTRAFIKKEN I KAISER-WILHELM KANALEN I 1925

Det danske Generalkonsulat i Hamburg har tilstillet Udenrigsministeriet følgende Indberetning angaaende Trafikken i Kieler-Kanalen:

1925 — Maaned	Dampere		Sejlskibe		Lægttere og Pramme		Tilsammen	
	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.
Januar	2,662	969,187	279	14,932	353	88,324	3,294	1,072,443
Februar	2,282	813,294	352	15,217	252	55,024	2,886	883,535
Marts	2,279	839,009	341	14,491	227	49,975	2,847	903,475
April	1,701	889,216	1,292	62,929	224	52,469	3,217	1,004,614
Maj	2,024	1,148,290	1,662	79,690	296	77,416	3,982	1,305,396
Juni	2,055	1,208,859	1,425	70,102	287	81,689	3,767	1,360,650
Juli	2,133	1,195,472	1,723	77,094	307	84,716	4,163	1,357,282
August	2,283	1,291,432	1,658	76,921	320	82,727	4,261	1,451,080
September	2,169	1,223,120	1,217	61,400	279	73,139	3,665	1,357,659
Oktober	2,189	1,275,816	1,175	62,055	212	59,625	3,576	1,397,496
November	2,284	1,278,758	1,300	71,156	228	65,787	3,812	1,415,701
December	2,023	1,080,799	552	36,131	243	68,412	2,818	1,185,342
Ialt.....	26,084	13,213,252	12,976	642,118	3,228	839,303	42,288	14,694,673

DANMARKS, NORGES OG SVERIGES SKIBSTRAFIK I 1925

Danmark	1,804	1,080,910	564	34,933	11	4,177	2,379	1,120,020
Norge	959	898,179	2	350	—	—	961	898,529
Sverige	2,104	1,347,534	163	17,327	4	443	2,271	1,365,304
Ialt.....	4,867	3,326,623	729	52,610	15	4,620	5,611	3,383,853

DANMARKS, SVERIGES OG NORGES SKIBS-TRAFIK I KIELER-KANALEN I 1923, 1924 OG 1925

	Danmark		Sverige		Norge	
	Skibs-Antal	Netto-Reg.Tons	Skibs-Antal	Netto-Reg.Tons	Skibs-Antal	Netto-Reg.Tons
1923.....	2,975	1,517,516	3,099	1,978,286	1,430	1,254,110
1924.....	2,313	1,084,324	2,050	1,189,785	767	649,870
1925.....	2,379	1,120,020	2,271	1,365,304	961	898,529

FORDELINGEN AF TRAFIKKEN I KIELER-KANALEN 1925, 1924 OG 1913

	1925		1924		1913	
	Skibenes Antal	Netto	Skibenes Antal	Netto	Skibenes Antal	Netto
deraf under tysk Flag.....	42,288	42,373	54,628	31,659	32,811	45,109
Dampere	26,084	30,412	26,117	28,525	26,961	34,419
med Last i det hele.....	28,525	26,961	34,419			

Skibsrummet i Netto Reg. Tons å 1,000 kg	1925		1924		1913		
	Netto	Reg. Tons	Netto	Reg. Tons	Netto	Reg. Tons	
i det hele	14,694	13,434	10,292	7,391	6,787	5,880	
deraf under tysk Flag.....	7,391	6,787	5,880	13,212	11,977	8,200	
Dampere	13,212	11,977	8,200	11,365	10,592	8,421	
med Last i det hele.....	11,365	10,592	8,421	1,249	1,275	925	
deraf Kul	1,249	1,275	925	— Korn	624	457	637
— Stykgods	3,855	3,284	3,105	— Trælast	2,701	2,693	1,697
Færdsel mod Øst	6,927	6,082	4,573	Færdsel mod Vest	7,767	7,352	5,719
Skibsrummet i Procent				Dampere	89.9	89.2	79.7
med Last	77.3	78.8	81.8	under tysk Flag.....	50.3	50.5	57.1
Samlet Indtægt i 1,000 R. Mk.							
i det hele	6,087	6,129	4,603				
for 1 N.R.T. å 1,000 kg.....	0.41	0.46	0.45				

DEN SAMLEDE SKIBSTRAFIK I KIELER-KANALEN I AARENE 1924—25

	Antal af Fartøjer	Reg.Tons Netto	deraf Dampere	Reg.Tons Netto	deraf Sejlskibe	Reg.Tons Netto	Lægttere og Pramme	Reg.Ton Netto
1924	42,373	13,434,162	30,412	11,976,320	7,518	297,287	4,443	1,160,555
1925	42,288	14,694,673	26,084	13,213,252	12,976	642,118	3,228	839,303

SKIBSFARTEN PAA DANZIGS HAVN I APRIL MAANED 1926

Antallet af de til Danzig indgaaede Skibs var i April Maaned 442 med 265,711 N.R.T. mod 391 med 250,598 N.R.T. i Marts.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 444 med 263,542 N.R.T. mod 367 med 234,654 N.R.T. i Marts.

Af de i April indgaaede Skibe indgik 306 med 186,258 N.R.T. i Ballast, medens 32 Skibe med 11,862 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med April Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 259 med 132,958 og af da udgaaede Skibe 273 med 137,053 N.R.T.

Skibstrafikken paa Havnen er hvad Skibsantal og Tonnage angaar stadig overordentlig høj og i stadig Stigning. Udførslen bestaar som sædvanlig hovedsagelig af Kul c. 220,000 Tons, Træ anslaaet til 90,000 Tons, Sukker c. 10,000 Tons og Korn ca. 14,000 Tons. I Sammenligning med disse Tal er Tallene for Indførslen meget smaa, jævnfør det overordentligt høje Tal og Tonnage af i Ballast indgaaede Skibe. Indførslen anslaaes til 15,000 Tons, hovedsagelig Erts og Phosphat; særlig anføres, at der i Maanedens Løb kun er indført c. 85 Tons Uld og overhovedet ingen Bomuld.

Den danske Tonnage staar med 82 Skibe med 56,154 N.R.T. omtrent paa samme store Højde som i Marts Maaned tæt op til den tyske 153 Skibe med 60,734 N.R.T. Hvad Tonnagen angaar, er Sverige for første Gang Nr. 1 med 77,467 N.R.T. — 132 Skibe.

Den indgaaede Trafik fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	10	4,733
Danmark	82	56,154
Tyskland	153	60,734
England	22	27,262
Finland	2	622
Frankrig	3	3,370
Holland	6	3,851
Letland	13	9,831
Norge	12	11,295
Polen	5	4,870
Sverige	132	77,467
Spanien	1	1,720
Italien	1	3,802

I den søværts Passagertrafik er der en mindre Stigning foraarsaget af Udvandrertrafikken over København-London-Hull og New York.

INTERNATIONAL KONGRES I GENEVE

Den internationale Sammenslutning af Officerer i Handelsflaaden afholder som tidligere meddelt sit Aarsmøde i Geneve fra den 1. til den 4. Juni d. A. Paa Dagsordenen er opført flere vigtige Emner, bl. a. Arbejdstiden i Handelsflaaden, aarlige Ferier for Søfarende, den internationale Lovfæstning af de Regler, der tager Sigte paa Sømænds Hyrekontrakter, og de almindelige Principer for Inspektionen af Sømænds Arbejde.

Største Delen af Verdens Søhandelslande har besluttet at sende Delegerede til Kongressen af Officerer

i Handelsflaaden. Fra Danmark deltager iflg. Børsen Repræsentanter for Maskinmestrenes Forening, og fra Norge for Norsk Styrmandsforening. De øvrige skandinaviske Foreninger af Skibsførere og Styr mænd er som bekendt ikke Medlemmer af Sammenslutningen.

Den 5. og 6. Juni d. A. vil der ligeledes i Geneve blive paabegyndt en kombineret Konference mellem de Delegerede for Sammenslutningen af Officerer i Handelsflaaden og Delegerede for de Søfarende, der er Medlemmer af den internationale Transportarbejder-sammenslutning.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 11. Maj 1926

Den meningsløse General-Strike i England fik heldigvis en forholdsvis hurtig Ende, og længe varer det vel ikke, før Minekonflikten er bragt ud af Verden. Selv om Minerne begynder at arbejde i Løbet af 8-14 Dage, vil det alligevel tage en rum Tid, før der kan regnes med normale Forhold.

Imidlertid maa der søges andre Udveje for at placere Tonnagen, men foruden forøgede Udgifter til Bunkers følger der mange andre Ulemper med. Den sidste Jobspost kommer fra Danzig, hvor Urolighederne i Polen forsinker Kultransporten, og Forholdene i Danzig var langt fra gode i Forvejen. Tyskerne faar en endnu bedre Chance til at komme af med deres Kul, og Markederne indskrænkes yderligere for de i Forvejen betrængte Redere.

De oversøiske Markeder er gennemgaaende bedre, i Særdeleshed for prompt Lastning. Betingelserne er stadig utilfredsstillende, men saa længe der er en jævn Efterspørgsel, har vi kun at haabe paa en Bedring af Raterne lidt efter lidt.

TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen viser endnu ingen Bedring. Pessimisterne, som allerede tidlig paa Aaret spaaede en daarlig Sæson, faar vist desværre Ret, og de Ladninger, som blev taget op i Begyndelsen af Aaret til Rater, som den Gang forekom meget lave, kan nu re-chartres med flere Shillings Fortjeneste. Forholdene i England har selvfølgelig ikke bedret dette Marked, lige saa lidt som noget andet europæisk Marked, men Udskibningen er knapt begyndt, og det er meget muligt, at vi har Overraskelser tilgode.

De seneste Afslutninger til kontinentale Havne er gjort til forbausende lave Rater. Der gives uforbederlige Optimister blandt Rederne, som ikke giver op, men hvorvidt disses Dispositioner gavner dem selv og andre, er et andet Spørgsmaal.

En Ladning Pulpwood fra Yxpila til Calais, 1,300 Favne, blev forleden udbudt til 35/6d. og rapporteres nu sluttet til 34/-. Wiborg/Calais noteres i 33/- med 1/- extra for Rouen.

Fra Hvidehavet er bl. a. sluttet:

1,800 Stds. til Odessa 58/-, 1,050 Stds. til Holland 53/-, 650 Stds. til Lowestoft 59/6d.

Canada opviser ingen Slutninger, men som en Følge af Opgangen i Kornraterne fra Montreal maa Stigningen snart komme.

KUL, KOKS ETC.

Omvæltningen i Polen med den derved opstaaede Forsinkelse i Kulleverancerne er en slem Streg i Regningen for mange Lande, som har gjort store Indkøb af polske Kul for hurtig Levering og for mange Redere, som faar Baadene opholdt og Certepartier annullerede. Fuldt saa galt, som nogle Rapporter beretter, er det vel ikke, men der er ikke Tvivl om, at Situationen vil blive udnyttet til Skade for Aftagere og

Redere. Rotterdam, Emden og belgiske Havne tager en Del Tonnage, men ikke paa langt nær saa meget, som ventet, og Grunden maa vel søges i, at Priserne er for høje, og at Englands Kuludførsel forventes at komme i Gang inden alt for lang Tid.

MIDDELHAVET ETC.

Emden/Genoa har betalt 8/3d. for 5,000 Tonner, Rotterdam/Marseilles 8/1½d., Vestitalien 8/-, Algiers 7/10½d. og 8/-, Danzig/Marseilles 11/-.

Hjemgaaende Fosfat-, Erts- og Esparto-Lasterne er uforandrede. Donau sluttet til 19/- 19/3d. til tre danske Havne ult. Maj/primo Juni, og Sortehavet 11/9d. 12/- Continent, 12/3d. 12/6d. U.K. med Middelhavs- og danske Optioner til sædvanlige Extras.

Sulina Bar viser nu ca. 21' Vand.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Ca. 200,000 Tons Kul Tonnage blev sluttet i Løbet af en Uge til Middelhavet og Syd Amerika til ret gode Rater. Markedet er nu gaaet tilbage, og sidst er betalt Doll. 4/60 ned til 4/25 til River Plate og 3/50 til St. Vincent. Sidst paa Ugen kom der Fart i Kornbefragtningen fra Montreal med op imod en Snes Baade paa 2 Dage. Raterne ligger omkring 13½/14 Cents til Antwerpen/Rotterdam, Vestitalien 17/17½/18 C. til henholdsvis 1, 2 og 3 Havne, 16½ C. Genoa eller Marseilles direkte, 4/- Basis Grækenland, 3/6d. U.K., 21 Cents tre danske Havne.

Cuba eller San Domingo/U.K.-Cont. er værd ca. 17/6d. Basis 3/3,500 Tonnere, 15/6d. 6,000 T. For Fosfat fra Tampa til Australien og/eller New Zealand er betalt 30/9d. Basis, og case-oil fra Gulfen til samme Destinationer 40 Cents. Udgifterne og Ekspeditionerne i Australien og i Særdeleshed New Zealand er ganske forfærdelige, men kun af Skade bliver man klog. Gulfen/Murmansk er oppe i 10 Cents pr. cbf., Gulfen/Buenos Aires Doll. 15½ Pitchpine, Syd Afrika 2-4 Havne ca. 140/-.

Vancouver/U.K.-Cont. Maj/Juni er gjort til 29/-, Portland Juni/Juli 30/-, og pr. Aug./Sept. 30/6d. 31/- En 4,300 Tonner, Maj/Juni, har dog faaet 31/3d.

SYDAMERIKA

Rotterdam/Buenos Aires prompt sluttet til 13/6d. 14/-, Rotterdam/Rio byder 15/- 15/3d., Lysekil/Rosario, Sten, 20/-, for 4,400 T., 19/- for 5,100 T.

River Plate hjemgaaende har taget et Opsving i de sidste Dage, og Markedet favoriserer Rederne, saa længe det varer. Up-river til U.K.-Cont. Bordeaux/Hamburg range ligger mellem 16/9d. og 18/6d., Buenos Aires/Antwerpen direkte 15/6d., Bahia Blanca 16/-, Rosario/tre danske Havne 21/- 22/-, kun prompt Tonnage er efterspurgt.

ØSTEN

er kun repræsenteret med en enkelt Afslutning fra Sydaustralien til Middelhavet-U.K./Cont. 27/6d., 10de Juni Annullering.

(Fortsættes næste Side.)

INDVANDRINGSBESTEMMELSER — NEW ZEALAND

Det danske Generalkonsulat i Sydney har indberettet følgende til Udenrigsministeriet om Indvandringsbestemmelserne for New Zealand:

Som anført i Generalkonsulatets Indberetning af 11. Juli 1922 (angaaende Mulighed for danske Indvandrere), skal ifølge »the Immigration Restriction Amendment Act, 1920« enhver, der ikke er født i det britiske Imperium eller af britiske Forældre, for at kunne komme ind i New Zealand være i Besiddelse af en speciel Tilladelse, hvorfra dog undtages Turister, Forretningsmænd og andre Besøgende, som ikke agter at opholde sig udover 6 Maaneder i Landet.

Efter hvad Generalkonsulatet nu har bragt i Erfaring, har Kravet om forud opnaaet Tilladelse til at komme ind i New Zealand imidlertid ikke i de foreløbne Aar været praktiseret for alle fremmede Natio-

naliteters Vedkommende, saaledes ikke for Danske, men vil fra Begyndelsen af indeværende Aar blive overholdt strængt ogsaa for danske Indvandreres Vedkommende.

Personer, som ankommer til New Zealand paa et midlertidigt Besøg ikke udover 6 Maaneder, faar i Henhold til de under Loven udstedte »Regulations« udstedt en »Temporary Permit« mod at deponere £10, der tilbagebetales ved Udrejsen af Landet. Medens tidligere hverken Danske, Franskmand, Italienerne eller Belgiere i Praksis er blevet afkrævet et saadant Depositum, forlanges dette nu — efter hvad Generalkonsulatet har bragt i Erfaring — af alle Udlændinge (altsaa ogsaa Danske) med Undtagelse af amerikanske Statsborgere.

50 AAR

Direktør Chr. Hvidt, De private Assurandører, fyldte den 17. Maj 50 Aar og kunde paa denne Dag se tilbage paa et langt og dygtigt Arbejde indenfor Søforsikring.

Gennem tre Generationer har Slægten Hvidt været knyttet til Direktionen for De private Assurandører, og Chr. Hvidt har i Kraft af sin Dygtighed, sin Sagskundskab og sine vindende personlige Egenskaber forstaaet at bevare og fæstne den smukke og uomtvistelig lørende Position, som hans Selskab indtager indenfor dansk Søforsikring.

Ved Siden af Arbejdet i sit Selskab har Direktør Hvidt i stor Udstrækning viet Faget sine Kræfter, bl. a. som Medstifter af og Formand for »Nordisk Søforsikringskongres«, Medstifter af den danske Afdeling for »International Law Association«, Komitémedlem i »Internationaler Transport - Versicherungs - Verband« og Assurandør-Societetet.

DØDSFALD

Skibsinspektør, Kaptajn Harald Neergaard er i Lørdags afgaaet ved Døden efter længere Tids Sygdom.

Baade i danske og udenlandske Søfartskredse var Kaptajn Neergaard meget kendt og agtet. Siden ganske ung havde han faret til Søs og kom som Fører ind i Rederiet C. K. Hansen, hvor han førte flere Baade, sidst Dampskibet »Hammershus«.

For en halv Sned Aar siden gik Kaptajn Neergaard i Land for at overtage Stillingen som Skibsinspektør i Rederiet. Ogsaa her udførte han et stort og dygtigt Arbejde.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

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

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

FRAGTRATETALLET FOR APRIL 1926

Fragtratetallet er for April beregnet til 98.2.

Januar—Marts 1925 gsnl.....	100.0
Januar 1925.....	102.1
Februar —	99.2
Marts —	98.8
April —	95.4
Maj —	92.8
Juni —	93.6
Juli —	94.8
August —	94.5
Sepbr. —	95.0
Oktbr. —	101.2
Novbr. —	104.5
Decbr. —	105.9
Januar 1926.....	103.1
Februar —	102.5
Marts —	100.6
April —	98.2

Fragtratetallet er i hver af de sidste to Maaneder gaaet ned med 2 à 2½ pCt. Denne Nedgang er omfrent den samme som i de tilsvarende Maaneder ifjor og kan i det hele betegnes som den normale i Foraarsmaanederne. I April i Aar har der især været Nedgang i Kulfragterne, medens Majsfragterne og Timecharterteraterne har været opadgaaende.

(Fortsættelse fra S. 339.)

TIME CHARTER

For 7/9 Mdrs. Pacific Trade, Levering San Francisco, Tilbagelevering Kina, Japan eller Australien, er betalt Doll. 1.— og for Rejse over 1/90. I vestindisk Fart har en 2,400 Tonner faaet Doll. 1/70 for 7 Maaneder. I europæisk Fart er sluttet 1,950 Tonner til 5/9d., 1,900 Tonner 5/10½d., og for 2,500 Tonner noteres 4/6d. 4/9d.

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Vator«.
Vickers Stærtnærsolie Neox og Neox D.

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

DEN IDYLLISKE RO

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Der raader en velgørende Ro i Europa saavel som i hele den øvrige Verden. Det er fredelige Sysler, som optager Sindene, og der er intet som synes at kunne forstyrre Idyllen. Flaaderne bliver mindre og Hærene gøres helt diminutive. Det er de nordiske Folk, som er gaaet i Spidsen og har vist Vejen. De har ikke tøvet, som de andre Folk, der endnu staar tvivlende og ikke ved, om de kan forlade det forældede Standpunkt. De er ikke nær saa dristige som vi, fordi de ikke har saa fremsynte Ledere, der er i Stand til at overbevise alle om det helt ud geniale i at holde Krigsskibe, der kun kan gaa med langsom Fart, fordi Kedlerne ellers sprænges. De begejstres ikke ved den »stolte og frie Tanke,« at erstatte Hærene med næsten ubevæbnede Politibetjente. Ja, der findes dem i Udlandet, som er saa raa, at de trækker paa Smilebaandet af alt dette. Hvor uretfærdigt og hvor godt, at den Slags Mennesker ikke findes hos os. Her ved vi, at et Folk har netop den Regering, som det fortjener . . . og vi højer Hovedet, idet vi konstaterer det som en Kendsgerning.

*

Den europæiske Ro er Virkeligheden fuldkommen. Ganske vist har England haft nogle Strikestridigheder, men det eneste der kom ud af dem var en mindre Forskydning i Pengeforholdene. At tale om kommende alvorlige Eftervirkninger saavel i England som i den øvrige Verden er ganske meningsløst. England skal nok holde Stillingen og den anden faste Pille i den europæiske Fred, Frankrig, skal nok vinde fast Fodfæste ved at pacificere Marokko og Syrien, der har været saa dristige at sætte sig op mod sine Formyndere. Francen falder — men man gør alt, for at den skal stige igen. Ondsindede Spekulanter søger at udnytte Øjeblikket og Situationen men har ikke haft Held med sig, og Regeringen proklamerer, at den er saa stærk, at den kan »reformere og pacificere med samme Styrke indadtil som udadtil.«

Tyskland forbereder sig til paa en værdig Maade at gøre sin Entre i *Calvins gamle Stad*, og det vil

næppe forstyrre Idyllen, at Rigskansleren har traadt i et gammelt Flag og derved tabt Fodfæstet. Det gør i Virkeligheden ingen Ting, og der kan altid komme en anden Mand paa hans Post. Den ene eller den anden — det er ganske ligegyldigt. Det Arbejde, der nu gøres i Tyskland, vil blive gjort alligevel; det ved hele Folket, hele Verden, og derfor vækker det heller ikke nogen større Opsigt, naar der afsløres en Sammensværgelse, der var mere udstrakt end just betydelig. Den omfattede »de bedste Tyskere«, den var organiseret af dem, der vilde det vel for »Volk og Vaterland«; i mange og vel gennemtænkte Paragrafer har de sammenfattet Programmet for den kommende Statsforfatning, og de lagde ikke Skjul paa, at de i Virkeligheden vilde skabe et helt nyt Tyskland paa det Grundlag, som var lagt af *Wilhelm den Første*. Men hvad opnaaede de? Kun et Smil. Denne Revolution blev ikke taget for Alvor, fordi alle i Verden i Tankerne saa de Revolutionære som en Flok dybt alvorlige Herrer med Natskjorte paa, Ølkruis i Haanden og Langpibe i Munden. Med rystende Penne nedskrev de deres mange Paragrafer i den nye Forfatning. Man læser f. Eks. den sjette, der lyder saaledes: »I Stedet for det opløste Parlament og andre repræsentative Forsamlinger indtræder der Raadsforsamlinger, som udnævnes af Landshøvdingene og Embedsmændene. De ledes af deres frie Skøn, uden Hensyn til lokale og private Interesser og dem, de skal vælge, skal være de dygtigste og mest karakterfaste Mænd indenfor Distrikterne. Disse Raad skal udnævnes i et Antal, der ikke maa være mindre end tre og ikke overstige halvtres. Embedsafsættelse uden gyldig Grund straffes med Døden.«

Ak — dette Folk af Dichter und Denker. Hvor paa Jorden kunde det tænkes, naar lige undtages Tyskland — at nogle gamle forstokkede Parykmagere satte sig til at lave Forfatninger paa denne Vis. Det er for naivt og derfor ler man. Nu skal alle forfatningstro Chronschouger i hele Verden, og de er mange, løfte deres Pegefingre, der har sort Sørgerand, og formane de Vildfarne. Paany vil vi komme til at lytte til uende-

(Fortsættes Side 343)

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.	»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.	»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.	»Association«
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompt«
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri	»Speed«
Möllersvika	Stuvarebolaget	»Prompt«
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri	»Speed«
Himango	Stuvarebolaget	»Prompt«
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing«
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri	»Speed«
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatch«
do. do.	F. Thompson	»Thompson«
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompt«
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompt«
Kemi	S. R. Bygglin	»Bygglin«
do. do.	Stuvarebolaget	»Prompt«
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringco«

DANSKE SKIBSMÆGLERE

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLERKontor: »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

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEDIGTER SCHIFFSMAKLER

SWORN SHIPBROKER

CHR. JENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORGTelefon. 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«**A.P. MØLLER**

KØBENHAVN

REDERI · BEFRAGTNING · KLARERING**DAMPKIBSEKSPEDITION · KØB OG SALG AF SKIBE****SKIBSBYGNING**

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

Telegram-Adresse: »MERSK«

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

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmsild"

Amallegade 38

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

J. LAURITZEN'S**MÆGLERFORRETNING**

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION

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

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.

NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

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

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

Telefoner: Mæglerkontoret (Hofstrøgen) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Bros 282.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

EDSVOREN SKIBSMÆGLER, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE

BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejlskibe og Dampere etc. · Spedition · Bunkerkul Forsyning.

LOYD'S AGENT

TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibs-selskab, København. Det statslige Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjerde Søforbindelses-selskab, Kbhvn. Dampskibsselsk. »Bros«, »Broskebelg.

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

Dampskibsagent.

Spedition- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Prøvetur.

I Lørdags foretoges Prøvetur i Sundet med Dampfærgeren »Langeland«, bygget til Sydfyenske Dampskibsselskab i Svendborg af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. Færgeren er bestemt for Overførelse af Passagerer, Automobiles og Jernbanevogne mellem Svendborg og Rudkøbing.

Færgens Hoveddimensioner er 150' 0" Længde, 20' 6" Bredde og 13' 6" Dybde. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Stkr. Compound Dampmaskiner paa tilsammen 600 ind. HK.

Fra de smukt udstyrede Saloner i Sidehuse paa Hoveddækket haves gennem store firkanterede Spejlglasruder fri Udsigt over Søen, og over Sidehusene findes rummelige Promenadedæk, delvis beskyttet af Læskærme.

Hoveddækket afgiver bekvem Plads for Overførelse af et større Antal Automobiles.

Prøverne med Færgeren, der foretoges i Overværelse af Rederiets Repræsentanter, forløb tilfredsstillende.

HAVNE- OG BROKAKSTER I RØNNE

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 29. f. M. tilskrevet Rønne Byraad saaledes:

»I Anledning af det af Byraadet hertil indsendte Andragende af 30. Januar d. A. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet og Sammenslutningen af danske Havne herved følgende Ændringer i den for Femaaret 1925/30 gældende Havne- og Brokakt for Rønne Havn:

I Afsnit IA 2 udgaar Punkt c. og i Stedet for indsættes saalydende Punkt c:

»De i efterfølgende Punkt 3 e nævnte Skibe svarer, naar

de henligger udover de afgiftsfri Tidsrum, 5 Øre pr. Netto-Ton. Afgiften opkræves kun en Gang ugentlig, selv om Havnen af samme Grund anløbes flere Gange om Ugen.« Efter »4 Døgn« i 2. Stk. i Punkt IA 3 e føjes: »jfr. Punkt IA 2 c.«

I Punkt IA 3 e optages som nyt Stykke3:

»Endvidere Fartøjer, som uden Skade paa Skib eller Ladning anløber Havnen for at konservere Ladningen eller paa Grund af uklare Pumper, Modvind, Uvejre, Isgang o. l., for at modtage Ordre eller for at indtage Ballast, reparere, afbenytte Bedding eller kølhales, naar de ikke samtidig indtager eller udlosser Ladning. Afgiftsfritagelsen bortfalder dog, dersom Opholdets Varighed udstrækkes over 14 Døgn, jfr. Punkt IA 2 c.«

I Afsnit C, Punkt 3 (Lodspenge), tilføjes i Stk. 5, Linie 1, efter »Motorskibe« samt »Sejlskibe med Hjælpekrue«.

I Pos. 53 b 3 i Afsnit IIB (Takster) slettes: »Staver og Bundstykker yderligere tildannede end de under b 1 nævnte.«

HAVNE OG BROKAKSTEN I FAABORG

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 27. f. M. tilskrevet Faaborg Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 13. f. M. (R.J. Nr. 1926/19) foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændring i den for Femaaret 1925—30 gældende Havne- og Brokakt for Faaborg Havn:

Punkt II A.6.k. udgaar.

Punkterne II A.6.k.1.m.n. og o. benævnes henholdsvis II A.6.k., 1., m. og n.«

(Fortsat fra Side 341).

lige Deklamationer om, hvor fortræffelige de nuværende parlamentariske Tilstande er. Det gælder blot om, at de ikke forstyrres af disse genstridige Junkere, der ikke forstaar Frihedens Velsignelse, som kun er opfyldt af Egoisme, og som derfor endnu en Gang vil ødelægge det hele Folk. Overfor dette er det, at hele det tyske Folk skal rejse sig. Utvivlsomt vilde det ogsaa have gjort det, hvis det var nødvendigt. Men det var ikke Tilfældet. Hele denne Sammensværgelse med Ex-Kejseren og Hindenburgs Søn Arm i Arm er i Virkeligheden mindre end en Storm i et Glas Vand.

*

Tysklands østlige Nabo, det af Folkeforbundet saa forkælede Polen, nøjes ikke med Teorier. Den gamle Socialdemokrat, Polens Befrier Marskal Pilsudski, har hejst Oprørsfanen. Han har følt Væmmelse ved det parlamentariske System i Polen, han blev ækel ved den smaatskaarne Jagen efter egen personlig Fordel, og en Dag flød Bægeret over for den gamle Æventyrer og Folkehelt. Han mente, at den nyoprettede Stat gled hen imod en Forsumpning, der kunde blive skæbnesvanger for dens Eksistens. Derfor handlede han nu lige saa resolut, som da han den 1. August 1914 med sin Friskare overskred den russiske Grænse for at kæmpe for Polens Frihed. Polens Forfatning er blevet en Livsfare for Landet. Derfor maa den slaas ned. Forbilledet for Aktionen er Mussolini, og det er hans Metoder, der nu anvendes.

Det er det sørgelige ved denne Art af Indgreb i Statskroppen, at de kan gaa galt. Det Onde kan blive værre. Det gik godt nede i Italien, men man maa huske

paa, at det ikke er alle, som har Cæsar og hans Lykke om Bord. Hvis Pilsudski ikke har det, vil dette Statskup give Bagslag, og den polske Stat vil glide raskt hen imod den Afgrund, som Pilsudski nu vil fjerne den fra.

Uro er der overalt i Verden — men den er saa almindelig, saa dagligdags, at man næsten ikke lægger Mærke til den; i hvert Fald ikke i vort Land, hvor det nu hører til god Tone, at lade som om Verden er blevet indhyllet i uendelig Ro. Man glæder sig over, at Folkenes Forbund samler Folkene om sig, ganske som en Kyllingemor sine Kyllinger. Ved Folkeforbundet vises de tilrette, opdrages og bliver helt anderledes end før i Tiden. Hvem kan undgaa at sige Tak derfor. Alle de europæiske Stater er ved at blive Folkeforbundets Troubadurer, og overalt forkynder man, at en ny Fredens Tid er ved at oprinde. Men kun i Danmark har man den effektive Afrustning paa Programmet. Her tror man mere end noget andet Sted paa Verdensfreden — officielt da. Alle andre Steder nærer man dog fornuftigvis Tvivl til den idylliske Ro.

Johannes Lehmann.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

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 Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

NEWPORT,
MON

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),
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 Houses 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

GLASGOW

ANDREW LEITCH & CO.

KUL EKSPORTØRER
SKIBSMÆGLERE · SPEDITØRER · BUNKERKUL
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnrehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

BURNISLAND

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: AGENT I NORGE:

J. E. GRANZOW, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

BURNISLAND

NORSK VICEKONSULAT SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR

BURNISLAND

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

BEFRAGTNINGS AGENT FOR FORSKELLIGE 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 · 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.

DEN PROJEKTEREDE DAMPSKIBSRUTE CHICAGO-EUROPA

I Tilslutning til den i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 19 bragte Indberetning fra den danske Generalkonsul i Chicago meddeles nu, at The Great Lakes Trans-Atlantic Steamship Line oplyser, at dets Repræsentant i Hamburg er Hr. *Johs. Schröder*, Hamburg 8, bei den Mühren 51.

Hvornaar Selskabets Baade vil komme til at be-sejle Hamburg kan imidlertid foreløbig ikke oplyses.

Selskabet mener at kunne disponere over c. ti Skibe à 2,000 Tons. Baadene skal sejle med Stykgods, men da de paa Grund af Dybdeforholdene i Søerne ikke vil kunne tage fuld Ladning fra de ved disse beliggende Byer, vil der ogsaa kunne medtages Gods fra kanadiske Havne. Rejsen fra Chicago til Liverpool er beregnet til at tage c. 18 Døgn.

POSITIONSLISTE PR. 17. MAJ 1926

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Jessen, afg. Havre 16.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 15.5. til Singapore.
s.s. *Aladdin*, oplagt.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
s.s. *Alfa*, ank. Kotka 18.5.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Genua 17.5. til Livorno.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. New Orleans 6.5.
s.s. *Anna*, afg. København 15.5.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. San Francisco 14.5.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Barbados 8.5.
s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Vancouver 28.4.
s.s. *Argentina*, ank. Buenos Aires 6.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Bahia Blanca 10.5.
s.s. *Arkansas*, Snedker, afg. New York 28.4. til København.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Penang 12.5. til Colombo.
s.s. *Askø*, oplagt.
m.s. *Astoria*, Beldring, pass. St. Thomas 15.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. København 29.4.
s.s. *Atlantic*, Olsen, pass. Finisterre 14.5. p. R. t. Aarhus.
m.s. *Australien*, Christiansen, ank. Nakskov 6.5.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 9.5.
s.s. *Axel*, Jensen, afg. København 6.5. til Grønland.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt siden 8.12.25.
s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Odense 13.5.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Braila 17.5. til Aabenraa.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Rufisque 17.4.
s.s. *Bjarke*, oplagt.
s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 17.5.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. København 5.5.
s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Honolulu 26.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N.S. 12.5.
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Danzig 16.5.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Rut.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Casablanca 14.5.
s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt siden 25.3.26.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Barry Roads 5.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
18. MAJ 1926.

London	18,53	Madrid	55,10
New York	382,00	Amsterdam	153,75
Berlin	90,80	Stockholm	102,15
Paris	11,50	Oslo	83,00
Antwerpen	11,25	Helsingfors	9,62
Zürich	73,90	Prag	11,32
Rom	14,10	Wien	53,90

s.s. *Bretagne*, Hartman, ank. København 9.5.
s.s. *Brelland*, Hansen, oplagt i København fra 19.4.26.
s.s. *Britta*, ank. København 11.5.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Oporto 15.5. til København.
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt siden 20.11.25.
s.s. *Børglum*, Jensen, afg. San Pedro Macoris 9.5.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
m.s. *California*, Wenck, ank. Göteborg 17.5.
s.s. *Carmen*, ank. København 1.5.
s.s. *Charkow*, Pedersen, i Dok i Fr.havn siden 29.4.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Ushant 11.5. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Newport News 9.5.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Clara*, Jacobsen, afg. Rufisque 10.5. til London.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Galveston 15.5. til Bremen.
s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Savona 7.5.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmer* (J. Lauritzen), ank. Mantyluoto 15.5.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Genova 15.5.
s.s. *Danefelt*, oplagt i København.
s.s. *Danelag*, oplagt i København.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Jacksonville 23.4.
s.s. *Danery*, oplagt i København.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. New York 15.5.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Rotterdam 16.5. til København.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Montreal 8.5.
s.s. *Delaware*, Pedersen, afg. Houston 29.4. til Esbjerg.
s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, afg. Wismar 17.5.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Cabocarvoeiro 17.5.
s.s. *Ebro*, oplagt i København siden 15.5.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Kotka 13.5.
s.s. *Ella*, oplagt siden 18.4.26.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Grangemouth 3.5.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 11.5.
s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Brunsbüttel 15.5. p. R. t. London.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. London 10.5.
s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Wismar 15.5. til Danzig.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 13.5.
s.s. *Erik*, Kuldepot i København siden 8.3.26.
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Caronti 17.5.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, afg. Rotterdam 15.5.
s.s. *Esther Maria*, Richelsen, oplagt i København d. 4.5.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. København 23.1.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 10.5.
s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart København-sydfynske m. fl. Pladser.

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: HANGÓ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Hamburg 14.5.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Nørre Sundby 15.5. til Danzig.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimbsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Colombo 10.5. til Port Said.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Stavanger 6.5.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Norrköping 14.5.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Baltimore 10.5.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. San Pedro de Macoris 12.5. til Queenstown f. Ordre.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Boston 12.5. til Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Rufisque 3.5.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Grimbsby 10.5.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Montreal 7.5.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i København.
 s.s. *Gerda*, ank. Tuborg 2.4.
 s.s. *Gorm*, Christensen, oplagt siden 30.4.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Hook of Holland 15.5.
 s.s. *Gunver*, pass. Dover 17.5.

H

s.s. *Halvdan*, Ørbeck, afg. Havre 17.5. til Bordeaux.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Frederikshavn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, ank. Grangemouth 16.5.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Norfolk 15.5.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Galata 16.5.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. London 29.4.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, ank. København 27.3.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, afg. Søderhamn 16.5.
 s.s. *Helga*, ank. Newcastle 11.5.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 7.5. til New York.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Reykjavik 11.5.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 18.5. til Stettin.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Jørgensen, afg. København 14.5. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, oplagt i København.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Pernambuco 16.5.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Harburg 12.5.
 s.s. *Inger*, ank. Helsingfors 17.5.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Hull 17.5. til Newcastle.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. Boston 14.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schønning, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Las Palmas 8.5.
 m.s. *Java*, Schmidt, ank. Vladivostock 16.5.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Tampico 5.5.
 s.s. *Jenny*, ank. London 16.5.
 s.s. *Johanne*, pass. Beachyhead 17.5.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, ank. Rufisque 15.5.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Hamburg 14.5.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 5.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. London 26.4.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. København 11.4.
 s.s. *Karen*, afg. København 17.5.
 s.s. *Karla*, ank. Barcelona 14.5.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Haderslev 15.5. til Danzig.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Liverpool 7.5.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New York 13.5. til København.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Nakskov 11.5.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. W. Hartlepool 16.5.
 s.s. *Knud*, oplagt i København siden 2.3.26.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i København-Oslo-Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. New York 19.4.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Danzig 6.5.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Banjowangi 14.5.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Kotka 16.5.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 6.5.
 s.s. *Lillian*, ank. London 29.4.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 10.5.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. København 16.5. til Danzig.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Cardiff 3.5. til La Plata.

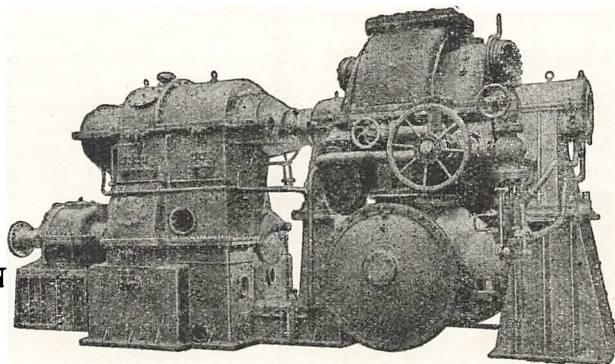
M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i København siden 10.5.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 17.5. til København.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Las Palmas 7.5.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, ank. Dublin 17.5.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, i København-Nakskov og København-Mariagerfjord Ruterne.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Suez 15.5. til Aden.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bathurst 10.5.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. Valencia 3.5.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Marie*, afg. Hull 17.5.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt i København.

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 & 3

BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1

KIEL
TELEFON 58 & 60

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYD'S AGENTS

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Marlin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Jacksonville 11.5.
s.s. *Mary*, Stabell, afg. Ziguinchar 5.5. til Harburg a.d. Elbe.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Cardiff 3.5. til Montevideo.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Scilly 6.5. p. R. t. New York.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Braila 13.5.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. København 18.5. til Antwerpen.
s.s. *Mjølneur*, Rasmussen, ank. København 13.5.
s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøb. F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, ank. London 9.5.
s.s. *Natal*, Røder, afg. Suez 15.5. til Colombo.
s.s. *Nautik*, afg. Kiel 15.5.
s.s. *Neptun*, pass. Cabocarcoveiro 16.5.
s.s. *Nerma*, ank. St. Felien 11.5.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Santos 15.5. til Madeira.
s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *Niobe*, afg. Lissabon 10.5.
s.s. *Nordsøen*, ank. Rotterdam 15.5.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. København 5.5.
s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Singapore 15.5. til Calcutta.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Danzig 16.5. til Helsingør.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i København-Fr.havn og København-Aalborg Ruten.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio de Janeiro 1.5. til Madeira.
s.s. *Orion*, Madsen, ank. København 14.5.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 11.5.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Port Said 16.5. til Aden.
m.s. *Panama*, Hjernerum, ank. Sydney 6.5.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Newcastle N.S.W. 27.4.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, oplagt i København siden 14.5.
m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. København 14.5.
s.s. *Phønix*, i Ruteafart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. St. Vincent 14.5. til Bissao.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Hargshamn 14.5.

R

s.s. *Randi*, ank. London 16.5.
s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Singapore 15.5. til Bangkok.
s.s. *Rhone*, Andersen, ank. Leith 17.5.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. København 6.5.
s.s. *Romø*, oplagt.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Bissao 15.5.
s.s. *Rota*, Rivold, ank. Newcastle 16.5.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt siden 8.5.
s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. Nyborg 12.5. til Baton Rouge.
s.s. *Seine*, Barzig, afg. Bordeaux 13.5. til Dunkirk.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Alexandria 12.5. til London.
s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Dakar 11.5. p. R. t. Luderitz S.W. Afrika.
m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Sydney 14.5.
s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. New Orleans 15.5. til Cape Town.
s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Newplymouth 17.5. til Westport.
s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, pass. Northforeland 16.5. p. R. t. Newportman.

s.s. *Sigrid*, Madsen, afg. Cherbourg 17.5.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 17.5.
s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. Bathurst 9.5.
s.s. *Simone*, Christensen, afg. Helsingør 15.5. til Skutskær.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. København 27.3.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. København 13.5.
s.s. *Skinfae*, Ankersen, ank. W. Harlepool 17.5.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 12.5.
s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. København 1.5.
s.s. *Steipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Rufisque 16.5.
s.s. *Smut*, Hansen, ank. Odense 13.5.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Fairisle 9.5.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Boston 12.5.
s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Nantes 10.5.
s.s. *Stella*, afg. Casablanca 13.5.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt siden 28.12.25.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Thisted 17.5. til Horsens.
s.s. *Svava*, Christensen, oplagt siden 21.4.
s.s. *Svend*, oplagt siden 12.1.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Rotterdam 12.5.
s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. St. Vincent 14.5.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Dok i Helsingør siden 10.5.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. København 8.11.25.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 4.5.
s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Sarpsborg 13.5.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Nakskov 15.5.
s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Reval 11.5.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 17.5. til København.
s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oran 16.5. til Algier.
m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hamburg 16.5.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Newcastle N.S.W. 1.5.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Tula*, Andersen, afg. Lissabon 10.5. til København.
s.s. *Tyr*, Christensen, i Dok i Fr.havn 22.4.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 17.5. til La Rochelle.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 10.5.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Valparaiso 12.5.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Rotterdam 11.5. til Las Palmas.
s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Pictou 29.4.
s.s. *Vera*, oplagt.
s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i København.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Louisborg N.S. 15.5.
s.s. *Vidar*, Nielsen, i Dok i København siden 1.5.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i København siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Sierra Leone 10.5.
s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, afg. Zwyndrecht 10.5.
s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, ank. London 16.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Hampton Roads 29.4. til Bordeaux.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt i København siden 13.5.
s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Grao 17.5.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New York 15.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Bathurst 13.5.

DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement
i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:
HANS GADE

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERINGSct. Anna Plads 28
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

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 LØFTE-EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons					
En	»	»	»	»	»
En	»	»	»	»	»
En	»	»	»	»	»

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: **WILTON, ROTTERDAM** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**J. ANDERSEN & Co**
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

Montreal Ship Supply CompanyAGENTER FOR SKANDINAVIEN:
FERD. PHILIPSON & CO.
AMALIEGADE 29 B
KØBENHAVNMONTREAL (CANADA)
TLG.-ADR.: SUPPLYCO · MONTREALLONDON AGENT:
C. P. FRESH WATER
101, LEADENHALL ST.
LONDON E. C.*Proviertering, Dæks- & Maskinforsyninger***STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPENAgent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.
Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**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. 409.
Codes: Watkins 1861 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 Sejlskibsrederers Protection Club

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

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

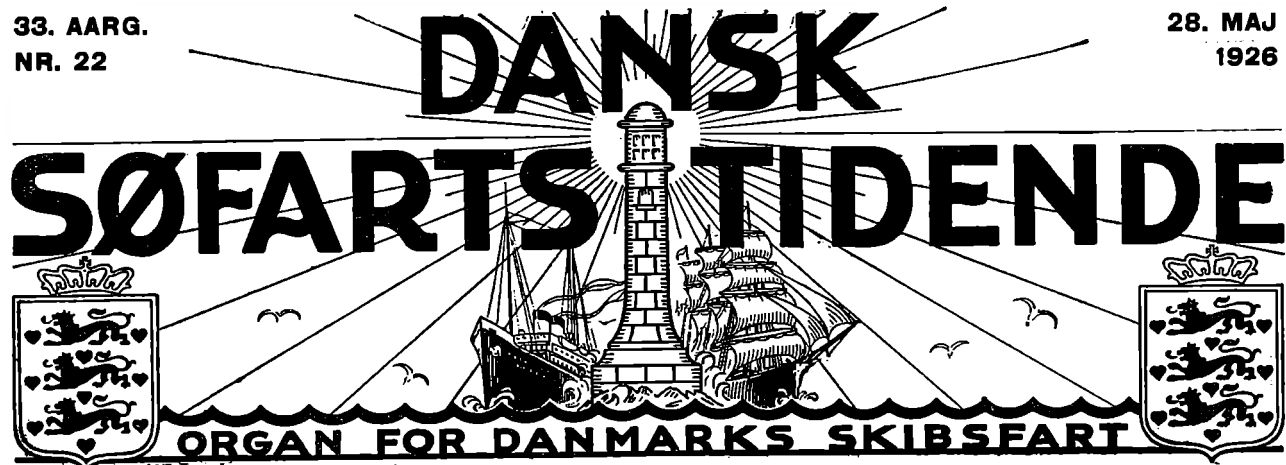
SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS 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

tegner

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

løvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier

★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

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

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.

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

F. V. T. NIELSEN

SKIBS BYGNINGSINGENIØR

(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)

Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værfl anlæg.
Tilsyn med Nybygninger.

Store Regnegade 5^{III}, København K · Telf.: Byen 6500

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.
fra Th. Höeg
HAMBURG

IVER C. WEILBACH & CO.

PRAHL & SØLVER

Statsautoriserede Kompassrettere

KØBENHAVN

AMALIEGADE 30

TELF.: CENTRAL 1027

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

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.

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

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.



Forsikrings-Aktieselskabet "SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 22

FREDAG 28 · MAJ 1926

33 · AARG

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

HERREVÆLDETS FASTE BORG

Ministeriet for offentlige Arbejder er det danske Embedsvældes faste Borg. Spørløst er Tiden og Tiderne gledet hen over det. Der trives vedblivende og i bedste Velgaaende den »Vi alene vide« Aand, som er for nærsynet og egoconcentrisk til at fatte den samfundsmæssige Betydning af vore Hovederhvervs Krav. Der er man sig selv nok.

I dette Blad har vi ikke givet vore Læsere, inklusive Ministeriet for offentlige Arbejder, Lejlighed til at glemme den Haan, som blev vist Erhvervslivet ved Ministeriets Ratifikation af Provinshavnesammenslutningens Havnetakster — en udsøgt Haan, fordi Ratifikationen blev gennemtruffet paa Trods af Erhvervslivets godt begrundede Krav om en forsvarlig Nedsættelse, fordi den blev gennemført paa et Tidspunkt, da den danske Krone havde øget sin Værdi med omtrent en Trediedel af dens Paalydende, og fordi den ganske urimeligt blev ratificeret for hele fem lange Aar. Paa det Tidspunkt blev der sagt, at denne Ratifikation var Parti-Politik, en socialdemokratisk *beau geste* til Kammeraterne i Byraadene Provinsen over. Nu er det ikke mere nogen Hemmelighed, at der ikke var Spor af Politik i den Affære, men derimod Departementchefsvilje. Tørre var da ogsaa de Taarer, som Erhvervslivets Mænd græd ved denne Departementchefs Baare.

Lad os gaa videre i Ministeriet for offentlige Arbejders Synderegister. Det er ufornødent at gaa i Detaljer om dette Ministeriums Administration af vort Flyvevæsen. Det vilde fylde Spalter. Desuden har Dagspressen allerede gjort det Stykke Arbejde særdeles grundigt og fordømt Administrationen uden Hensyn til Partifarve. Her maa dog undtages *Socialdemokraten*, som finder alt saare vel, og som ikke har opdaget, at den nuværende Administration allerede har forskertset eller er godt paa Vej til at forskertse Københavns Chancer som Flyvecentrum for Norden. Hvor tragisk slet denne Administration er, maales maaske bedst gennem andre Nationers Latter-Barometer — og der smiles højt baade i Sverige og Holland ad den danske Farce i Kastrup Flyvehavn. Desværre nøjes vore svenske Venner ikke med at smile, de føler sig ogsaa fornærmede — og med Rette — over de Trakasserier, vi byder deres Flyvere i vor opskregne *internationale* Lufthavn.

Tidligere var det billigt at rejse i Danmark. De Tider er forbi. Navnlig vor Passager-Trafik er urimelig dyr, meget dyrere end i de allerfleste andre Lande. Det er derfor intet Under, at de Rejsendes Tal, fra regnet de store Helligdage, er stærkt paa Retur. Og den Komfort, der bydes een paa vore Jernbaner og Færger, svarer ikke til de høje Billetpriser. En udenlandsk Diplomat rejste sidste Uge med en af de første Morgenfærger fra Nyborg til Korsør. Det var umuligt at opdrive Frugt i Restauranten, den eneste Form for Føde, han følte Trang til paa den Tid af Morgen. Med et overbærende Smil fortalte Stewarten ham, at Frugtmanden rigtignok ikke var med Morgenfærgerne, for her i Danmark spiste man ikke Frugt om Morge-

nen. (Hvis Danmark vil være Turistland, maa i alt Fald den restaurationsdrivende Del af Befolkningen lære, at Frugt er et væsentlig Led i andre Nationers Førstefrokost.) Vor Diplomat trak sig derefter tilbage til Herresalonen for at sove sig over Storebælt. Ogsaa dette var umuligt. Salonen stank i den Grad af Benzin, at han følte sig hensat til et Damehandskerenseri. Jo, forklarede Stewarten, der var en infam Benzinstank, men det var der ikke noget at gøre ved, den kom fra Automobileerne paa Dækket (der var ingen den Morgen). Og Dækkene, inklusive Promenadedækket paa første Plads, saa ud som et Kys fra en Svaber var en Oplevelse, de endnu havde tilgode. Man sammenligne denne Snuskethed og manglende Komfort med Forholdene ombord i en af de svenske Færger paa Sazznitz-Trelleborg Ruten, hvor alt skinner og straalere af Renlighed, og hvor Passagerer behandles som kærekomne Gæster.

Billetpriserne maa ned. De er mindst 33 Procent for høje. Det er alle enige om, undtagen Statsbanernes Administration. Og saa bliver de uforandrede, for Jernbanerne skal svare sig. Dette i sig selv fortræffelige Princip kunde sikkert opretholdes, hvis Administrationen og Driften forenkles. Administrationen indenfor Statsbanerne har altid været *top-heavy*, og Stationsdriften er efterhaanden blevet urimelig dyr. Der er Smaastationer her i Landet i Snesetal med tre, fire, fem Mands Besætning, hvor man i et udpræget Jernbaneland som England vilde klare sig med een, højst to. Da den nuværende Trafikminister Hr. Friis Skotte kom til Roret, indrømmede han Rigtigheden heraf og antydede, at en af hans Reformer vilde blive paa dette Omraade. Er det Hr. Andersen-Alstrup, der har faaet Trafikministerens Reform-Plan rangeret ind paa et Sidespor?

Om Postvæsenet og Telegrafvæsenet, der begge sorterer under dette erhvervsfjendske Ministerium, gælder det samme: de er altfor dyre. For en Udlænding maa det lyde som en fantastisk Komædie, at det er meget dyrere at telegrafere fra Danmark til England end fra England til Danmark, men hvor dyrt det end er at telegrafere herfra til England, er det dog meget billigere at transmittere et Telegram fra København til New York via London end at sende det direkte København-New York.

Eller at vor saakaldte *internationale* Porto for flere Satsers Vedkommende ligger 50 Procent over andre Landes. For os andre er det ingen Komædie, men en tragisk Kendsgerning, der bidrager sit til at vanskeliggøre og umuliggøre vor Deltagelse i den internationale Konkurrence. Men alle Ræsonnementer preller af imod Embedsmandshuden. De Herrer tvivler om, at Nedsættelser er paakrævet og insinuerer, at Kravene herom er politisk farvede. Men Tvivl er sandt for Dyden udelukket, naar en dansk Statsvirksomheds Sats er langt højere end de tilsvarende udenlandske. For normale Øjne i alt Fald.

Det er en Skæbnens Ironi, at den nuværende Regerings bedste Administrator, Minister Friis-Skotte

har det officielle Ansvar for Ministeriet for Offentlige Arbejders stædige og erhvervsfjendtlige Politik. Vi skal dog ikke gaa i Rette med ham. Vi har altid følt, at han vil det bedste, og vi tror, at Erhvervenes ledende Mænd gennemgaaende har samme Opfattelse. Men han er her blevet stillet paa en Uriaspost, fordi han i Modsætning til sine Kolleger ikke har fundet gode Raadgivere blandt Ministeriets øverste Embedsmænd. Som vi allerede har sagt, synes Udviklingen at være gaaet sporløst hen over disse Herrer af Vi-alenevide Skolen. Dette er saa meget mere beklageligt og skæbnesvangert, fordi den tekniske Udvikling indenfor de mangfoldige *Væsener*, som holder til i Ministeriet for Offentlige Arbejder, i de senere Aar er foregaaet i et yderst hæsblæsende Tempo, hvad der i og for sig forklarer Sammenbrudet i Ministeriets Administration. Noget andet er, at dette Ministerium er altfor stort til at een Minister, selv en saa dygtig og forstaaende Mand som Friis-Skolte, kan bestride det. Ifølge Telefonbogens alfabetiske Oversigt omfatter det Elektricitetskommissionen, Kommissarierne ved Anlæg af Jernbaner, Luftfarskommissionen, Overvejsinspektoratet, Postvæsenet med alle dets Underafdelinger, Tilsynet med Privatbanerne, Statsbanerne og dets mange Underafdelinger i Teknik og Økonomi, Statstilsynet med de koncessionerede Telefonselskaber, og saa Telegrafvæsenet, hvorunder man igen finder hele Radiovæsenet, Vandbygningsvæsenet samt Vestkysthavneanlægene. Hvilken Mand født af en Kvinde kan tage paa sine Skuldre Ansvar for saa mange *Væsener*? Han maa fordele det paa sine Departementschefer og Generaldirektører, og hvis de lader ham i Stikken — hvad saa? Ministeriet for Offentlige Arbejder burde deles i mindst to Ministerier, helst tre — et Trafikministerium, et Post- og Telegrafministerium og et Ministerium for offentlige Arbejder. Vi ynder ikke Oprettelse af ny Embeder, men disse forekommer os paakrævet, og hvad de koster, kunde sikkert indvindes ved Nedlægelse af nogle af de mange overflødige Embeder, der blev oprettet i Krigens og Efterkrigsperiodens gyldne Aar.

PEDERSENIANA

Man hører meget i en lille By som København, og man skal ikke tro alt, hvad der siges. Paa den anden Side sker her saa højst besynderlige Ting i Retning af Embedsbesættelser, eller Forsøg derpaa — jfr. det Pedersenske Torveinspektorium — at man gør klogest i intet at forsværge. Forsigtigt navigerende mellem dette *Scylla* og hint *Charybdis* søger vi Offentlighedens Havn med et næsten utroligt Rygte. Ja, saa utroligt er dette Rygte, at vi næppe havde givet det det trykte Ords Vingehæle, var det ikke kommet os ihænde fra en Kilde, der ikke alene er troværdig, men ogsaa har alle Betingelser for at være godt underrettet.

Dette utrolige Rygte vil vide, at vort Skibstilsyn i den allersene Tid har antaget som Skibstilsynsmænd et Par fornylig *afskedigede* Skibsførere. Hvis dette er rigtigt, hvad vi som sagt tror, det er, er disse Ansættelser ikke saa lidt af en Skandale. Hvorfor har disse Pladser ikke været opslaaet? Slige Stillinger bør besættes med de bedst mulige Mænd, og det er derfor kun rimeligt, at de staar opslaaet i det mindste 3 Maaneder før deres Besættelse. Der gaar sikkert ledige i Øjeblikket dygtigere Mænd end *afskedigede* Skibsførere — det er jo næppe for deres overdrevne Dygtigheds Skyld, at de er blevet afskediget. Men selv om Skibstilsynet har en Forkærlighed for *afskedigede* Skibsførere, bør disse dog ikke ansættes paa denne Luskepeter-Facon. Størst mulig Offentlighed i alle Sager var et godt demokratisk Slagord for nogle Aar siden. Er det gaaet af Mode nu »Demokratiet har sejret over hele Linjen?«

MOTORSKIBET MOD DAMPSKIBET

En meget kendt engelsk Konstruktør af Skibsmaskiner, der bærer Ansvar for Maskinanlægene i en Mængde udmærkede Skibe, deriblandt en Del store Passagerskibe, har tilstillet *Fairplay* nogle Kommentarer til de Udtalelser, der fra tysk Side for nogen Tid siden blev fremsat angaaende Grundene til, at Hamburg-Sydamerika Linjen foretrak at anvende Dampmaskiner fremfor Diesel-Motorer til en projekteret ny Passagerbaad til Selskabet. En af de Grunde, hvorpaa Afgørelsen var baseret, var, at Motoren var mindre paalidelig end Dampmaskiner. Den ovennævnte Konstruktør er absolut uenig med det tyske Selskabs Teknikere heri og hævder, at Dampmaskinens Historie afgiver tilstrækkelig mange Eksempler paa Vanskeligheder til at hindre, at den opstilles som Mønster paa Paalidelighed. Paa den anden Side har, fortsætter han, de mange Aars Erfaring, man har haft med Driften af Diesel-Skibsmotorer, afgivet fuldkomment Bevis for, at man ved Anvendelse af den rette Type Motor opnaar en overordentlig høj Grad af Paalidelighed, og som Støtte for sit Synspunkt nævner han den illustrerede Artikel om »Gripsholm«s Burmeister & Wain Motorer, der for kort Tid siden var offentliggjort i *Fairplay*.

I den nævnte Artikel udtaltes det, at Skibe udrustede med Burmeister & Wain Motorer sejlede i Øst og Vest, i Nord og Syd og tilbagelagde Tusinder af Mil med aldrig svigtende Regelmæssighed. Deres Paalidelighed var fastslaaet og udenfor enhver Tvivl, deres Driftsbillighed var blevet bevist atter og atter, og deres Overlegenhed over Dampmaskinen fra et Handels synspunkt har imponeret enhver Reder, der har anvendt dem. Konstruktøren omtaler i Forbigaaende, at han nylig fra en ung Ven, der er Maskinmester om Bord paa et Skib, der er udrustet med en Burmeister & Wain Motor, bygget hos Harland & Wolff, har modtaget et Brev, der fuldtud bekræfter Konstruktørens Mening med Hensyn til denne Motors Paalidelighed. Maskinmesteren udtaler i sit Brev bl. a.: »Indtil nu har vi sejlet 15,000 miles,« og han tilføjer i en Efterskrift: »Hovedmaskinerne giver os kun ringe Ulejlighed.« Den britiske Ekspert er heller ikke enig med Tyskerne i, at Dampmaskiner er at foretrække fra et økonomisk Synspunkt. Den tyske Paastand synes ikke at bekræftes af de Resultater, der foreligger for Skibe af saadan Størrelse, at der kan drages Sammenligninger. Hvis man gaar ud fra, at de Tal, Tyskerne opgiver som Ekstraudgifter forarsagede ved større Renteudgift, Amortisationsfond etc. er korrekte, og at det drejer sig om ca. 25,000 Pd. Sterling aarlig, er der paa den anden Side meget solide Fordele at notere for Diesel-Motoren, som synes enten helt at være overset eller undervurderede.

Hvis Skibet er udrustet med Diesel-Motor, vil der, hævder den britiske Ingeniør, i Olie spares minst 13,000 Tons om Aaret under Forudsætning af, at Skibet kun gør 5 Rejser aarlig mellem Hamburg og Sydamerika. Med skyldigt Hensyn til Prisforskellen pr. Ton mellem Dieselolie og den Olie, Dampskibet anvender, vil der, hævder han, være en Besparelse i Brændselsregningen paa ca. £50,000 om Aaret. Der vil ogsaa være en betydelig Vinding, hvad angaar Dødvægt-Bæreevnen og disponibelt Lasterum, hvilket jo vil repræsentere en Forøgelse af Skibets Evne til at indtjene Fragt. Dette er i hvert Fald Fordele, der er undet af Skibe af lignende Størrelse, og paa samme Rute. De særlige Omstændigheder, som siges at tale imod Anvendelsen af Diesel-Motorer i Hamburg-Sydamerika Linjens nye Skibe, synes derfor at maatte være af en saa speciel Natur, at det maa være udelukket at opfatte dette Tilfælde som en almindeligt gældende Rettesnor for andre, der maatte paatænke at bygge lignende Tonnage, og det samme maa siges at gælde de Bemærk-

(Fortsættes Side 354).

HVORLEDES SKOTLAND KLAREDE STREJKEN

Den unge skotske shipping man, Mr. T. Norman Salvesen, som har opholdt sig et Aarstid i Danmark, skriver følgende Brev paa dansk fra Leith:

Det vil maaske interessere Dem at høre ad anden Vej end gennem Aviserne, hvorledes det gik til her i Edinburgh og Leith under General-Strejken. Edinburgh som en Universitetsby har en stor Fordel ved at der opholder sig saa mange unge Mænd, og under Strejken meldte disse sig i store Mængder som frivillige Sporvognsførere og Konduktører, Omnibus- og Lastvognschauffører, Special Constables, Jernbanearbejdere, Stuvete o. s. v.

Med Hensyn til Havnearbejdet, da foregik Losning af Skibe med Stykgods og Fødevarer næsten som vanlig. Der var ingen Vrøvl med de regelmæssige Dokarbejdere. Medens Havnene andre Steder er aabne, er Dokomraadet i Leith indhegnet til Landsiden, og under Strejken var kun to Indgange aabne, hvor der stod Politivagt, og kun de, der havde Forretninger, fik Lov at komme ind. Der var 4-500 frivillige Arbejdere nede i Havnen, og de boede om Bord i Passagerskibe, for hvis de var gaaet hjem om Aftenen, vilde de nok være blevne antastede af de »forhenværende« Arbejdere, og desuden boede man jo fra 2 til 4 miles fra Havnen, og i Begyndelsen kørte Sporvognene ikke. Selv var jeg ogsaa nede i Havnen med 6 fra Kontoret og hjalp til med at losse Currie's Skibe, indbefattende »Breslau« fra København. Jeg tror nok, at Rederens Søn, Jim Currie, og jeg var de eneste, der ikke blev om Bord Natten over.

Hvad Sporvognskommunikationerne angaar, saa blev Strejken en ren Fiasko. Den første Dag kørte der flere Sporvogne ved 10-Tiden om Morgenen, og Forholdene bedredes Dag for Dag, indtil man til Slut ikke kunde tro, at der var nogen Strejke.

I High Street i den gamle Del af Byen kastedes der med Sten, og mange Vinduesruder blev slaaet i Stykker, men ellers skete der intet alvorligt. Jeg har læst i *Nationaltidende* om Police charges i Edinburgh, saa jeg skal ikke sige mere om denne Sag.

Her i Edinburgh kan vi nok prale af vort Blad *The Scotsman*, som sammen med *Glasgow Herald* er de bedste i Skotland, og som var den eneste Avis i Storbritannien, der udkom hver Morgen som sædvanlig, hvorfor det ikke var nødvendigt at sende *British Gazette* fra London til Skotland. *The Scotsman* beskæftiger udelukkende uorganiserede Folk, eftersom der var en Strejke i 1872, og siden den Tid vilde Bladet ikke have noget med Fagforeninger at gøre.

Det ser stadigvæk galt ud med Kulindustrien, og det synes, som om Grubearbejderne er lige stædige og ikke vil erkende overfor sig selv, at de ikke kan faa Arbejde, medmindre de indgaar paa en lavere Lønsats eller den samme som i April med 8 Timers Arbejdsdag, men herom véd De lige saa meget som jeg. Jeg haaber det foregaaende ikke har kedet Dem, og tegner med venlige Hilsener

Deres

T. Norman Salvesen.

„ISBJØRN“S TOGT TIL DEN FINSKKE BUGT

I det store finske Blad *Hufvudstadsbladet*, Helsingfors, har den kendte økonomiske Skribent A. Söderlund skrevet en lang Artikel om den danske Statsisbryder »Isbjørn«s Togt til den finske Bugt sidste Vinter for at føre det indefrosne danske Motorskib »Emma Mærsk« ud af Isen.

I Artiklen beskrives først i en længere Udvikling de forskellige Typer Isbrydere, som anvendes i den finske og den botniske Bugt, og efter at Forfatteren derefter har givet en meget smigrende og indgaaende Omtale af »Isbjørn«s Bedrift, om hvilken vi bragte en udførlig Beretning i Nr. 14/1926 af *Dansk Søfarts Tidende*, udtaler han bl. a.: Om end vi her i Finland bestemt holder paa Typen med Propeller baade for og agter, maa man dog indrømme, at den danske »Isbjørn«, der kun har Propeller agter og en Maskinkraft af kun 3,000 i. H.K., som Isbryder er et vidunderligt Fartøj. Den maa have konstruktive Egenskaber af specielt Art og danner egentlig en Klasse for sig.

Naar der derfor i en nærmere eller fjernere Frem-

tid bliver Tale om at forøge Finlands Isbrydermateriel, kan og bør man ikke lade »Isbjørn« og i det hele de danske Isbrydere ude af Betragtning. Man bør i Finland ikke tro, at man ligger inde med alle Erfaringer vedrørende Isbrydere og deres Konstruktion, deres maskinelle og anden Udrustning. I denne som i andre Henseender maa vi støtte os til de i Udlandet gjorte Erfaringer. Da man i Danmark har kunnet fremstille en Isbryder som »Isbjørn«, er det givet, at man dér er kommet et Skridt videre med Hensyn til Bygning af Isbrydere end i Finland. Det er langt fra sikkert, at »Sampo«, »Tarmo« eller endog »Voima« vilde være i Stand til at gøre »Isbjørn«s Bedrift efter. Da Tyskerne sidste Vinter paakaldte nogle af vore Isbryderes Hjælp, var det den almindelige Mening, at de næppe paa Grund af den svære Is vilde være i Stand til at naa frem til Skibene, der saa indefrosne i den finske Bugt, og at de, selv om de naaede frem, vilde komme i en vanskelig og kritisk Situation paa Grund af Mangel paa Kul.

SKIBSFARTEN PAA DUNKERQUE

I følge Indberetning fra Konsulatet i Dunkerque har Skibsfarten paa nævnte Havn i Aarene 1922-25 stillet sig som følger. (Tallene angivet i Nettoregistertons):

Nationalitet	1922	1923	1924	1925
Britiske	1,070,047	1,798,026	1,674,975	1,376,349
Danske	107,020	154,599	148,026	181,878
Hollandske	119,325	160,015	209,562	177,053
Amerikanske	20,919	27,024	180,922	175,344
Norske	120,498	199,105	140,626	149,004
Belgiske	31,221	98,693	119,473	104,903
Svenske	62,322	90,550	70,996	97,747
Japanske	23,399	16,735	42,100	82,854
Italienske	9,375	6,167	63,522	47,341
Tyske	14,991	3,821	14,547	34,702
Græske	1,956	27,388	25,382	32,418
Rumænske	—	8,239	23,339	18,410

Nationalitet	1922	1923	1924	1925
Spanske	5,708	29,713	26,805	14,109
Argentinske	—	—	—	11,736
Finske	1,262	3,406	8,383	7,233
Jugoslaviske	2,679	2,416	—	5,958
Brasilianske	8,016	7,676	—	4,570
Lettiske	—	6,814	2,473	4,083
Polske	—	1,687	12,412	1,678
Lithauiske	—	—	—	437
Ungarske	—	—	3,152	—
Russiske	—	3,060	1,218	—
Estniske	—	—	244	—
Ægyptere	—	2,215	—	—

Som det vil ses staa Danmark i 1925 som Nr. 2 blandt Nationerne i Henseende til Mængden af Tonnage, der har besejlet Dunkerque.

VINTERNAVIGATIONEN 1925—1926 PAA LENINGRAD

Det danske Generalkonsulat i Leningrad har fremsendt til Udenrigsministeriet en nu foreliggende endelig Opgørelse over Leningrad Havns Arbejde under denne Vinters Navigation, at regne fra den 14. November 1925—den 9. April 1926.

I ovennævnte Tidsrum er der ved Hjælp af Isbrydere til Leningrad blev indbragt 83 Dampere med ialt 133,901 Tons Varer, samt 24 Dampere i Ballast. Af disse var

45 af tysk Nationalitet,
27 af russisk Nationalitet,
10 af dansk Nationalitet,
9 af norsk Nationalitet,
6 af engelsk Nationalitet,
6 af svensk Nationalitet,
1 af amerikansk Nationalitet,
1 af hollandsk Nationalitet,
1 af fransk Nationalitet,
1 finsk Nationalitet.

I samme Tidsrum er der fra Leningrads Havn afgaaet 108 Dampere med ialt 165,736 Tons Eksportvarer, samt 15 Dampere i Ballast. Af disse var

53 af tysk Nationalitet,
25 af russisk Nationalitet,
12 af dansk Nationalitet,
12 af norsk Nationalitet,
10 af engelsk Nationalitet,
6 af svensk Nationalitet,
3 af finsk Nationalitet,
1 af fransk Nationalitet,
1 af amerikansk Nationalitet.

Den over Leningrad Havn under Vinternavigationen eksporterede og importerede Varemængde fordeles sig paa de forskellige Lande som følger:

Eksport		Import	
	Tons		Tons
Til England	66,237	Fra England	50,638
- Holland	45,500	- Holland	6,220
- Belgien	15,373	- Belgien	
- Tyskland	14,793	- Tyskland	57,306
- Estland	4,954	- Estland	
- Danmark	4,842	- Danmark	
- Frankrig	4,028	- Frankrig	
- Norge	2,538	- Norge	6,040
- Amerika	1,833	- Amerika	
- Italien	1,638	- Italien	
- Letland	1,587	- Letland	
- Finland	1,317	- Finland	
- Sverrig	1,078	- Sverrig	5,612
- andre Lande ...	18	- andre Lande ..	8,085
Ialt....	165,736	Ialt....	133,901

Den sidste Konvoj, som man omkring den 20. f. M. begyndte at føre ud, har først nu den 19. April naaet aabent Vand. Af Konvojens 6 Skibe har to, den norske Damper »Bertha« samt den tyske Damper »Johanna«, begge faaet betydelige Lækager og er bleven ført ind til Reval. Den norske Damper »Bestic« er ligeledes sprungen læk og har været tvungen til at kaste en Del af Lasten over Bord; samtidig har dette Skib faaet Skruen alvorligt beskadiget. De øvrige 3 Skibe, »Karlsvik«, »Nordtelje« og »Thora« skal ligeledes være læk. De sidstnævnte fire Dampere befinder sig i aabent Vand.

Det synes saaledes at fremgaa, at Rederen for det danske Skib »Jessie Mærsk« med Berettigelse har nægtet under de herskende forværrede Isforhold at lade dette Skib gaa ud gennem Isen.

F R A U G E T I L U G E (fortsat)

ninger, der fra tysk Side er fremsat med Hensyn til de løbende Reparationer.

Hvad angaar Spørgsmaalet om to Skruer mod fire Skruer hævder den engelske Ekspert, at skønt Dobbeltskruer-Systemet med Hensyn til Fremdrivningskraft utvivlsomt er det bedste, er det som bekendt ikke det eneste, der kan give tilfredsstillende Fremdrivningskraft. 4-Skrue-Systemets paastaaede Overlegenhed over Dobbeltskruer-Systemet ved Diesel-Motorskibe finder ikke nogen Berettigelse gennem de Erfaringer, der er indhøstet med Skibe, som har været i Fart i mange Aar. Den paastaaede Overlegenhed kan ikke, udtaler han, ligge i det blotte Antal af Skruer, thi ingen vil hævde, at alle Dobbeltskruer-Dampskibe er mislykkede, og at de burde have haft 4 Skruer. Forsøg og Erfaringer med store Skibe viser en Forringelse af Fremdrivningsevne, naar man fra Dobbeltskruer-Systemet gaar over til 4-Skrue-Systemet. Paastanden om forøget Sikkerhed — for Turbinedampere sammenlignet med Diesel-Motorskibe — mod Virkningen af Maskinbrud kan, hævder Eksperten, heller ikke staa for en indgaaende Undersøgelse, thi hvis der kommer Brud paa en Cylinder i en 8-cylindret Diesel-Motor, kan Motoren dog arbejde med de 7 Cylindre uden Tab af Yde-

evne, medens en Dampmaskine, hvis den maa standse, maa standse helt og holdent.

Han mener derfor, at der er mindre Risiko ved en Diesel-Motor. Det er forkert at tro, fremhæver han, at Vibrationen paa et Skib altid skyldes Hovedmaskinen. Erfaringen viser, at den hyppigste og mest generende Form for Vibration skyldes Hjælpmaskinerne. Skibe, der drives ved Hjælp af Turbiner har ikke løst Problemet om Ophævelsen af Vibrationen blot ved Indførelsen af Turbinen, og han fremhæver i denne Forbindelse, at Hjælpmaskineriet paa det nye Skib, skal drives ved Kraft, der leveres af Diesel-Motorer.

Det Faktum, at der ikke mærkes Vibration paa et nylig bygget Diesel-Motorskib af samme Størrelse som det projekterede tyske Skib, er værd at lægge Mærke til, og det modbeviser paa en effektiv Maade Paastanden om, at Vibration paa et Skib er uadskillelig fra Diesel-Motoren.



SØNÆRINGEN

Landstingets Udvalg angaaende Lovforslaget om Ændringer i Loven om Sønæring m. m. har afgivet følgende Beretning:

Den valgte Formand, Konsul Birchs Sygdom foranledigede, at Sekretæren, Bunch, har fungeret som Formand.

En Række Møder har Udvalget holdt, deraf to med Samraad med Erhvervsministeren, uden at Enighed om Lovforslaget opnaaedes, da Ministeren ikke kunde imødekomme de færøske Krav om, at Tillæget til

Sætteskipper-Prøven kunde tages paa Sætteskipper-Skolen, et Krav, formentlig Flertallet af Udvalget sluttede sig til. En Deputation fra Maskinmesterforeningen modtoges.

Udvalget enedes om, da Navigationsloven skal revideres i næste Samling, at anmode Ministeren om at sende Sønæringslovforslaget og det kommende Navigationsforslag til Betænkning i Lagtinget i Sommer og ved Dispensationer som hidtil at lette Fiskernes Erhverv.

REVISIONEN AF HAVNENS VAREAFGIFTS-TAKST

I sit sidste Møde vedtog Københavns Havnebestyrelse, som det vil erindres, et Forslag til en Revision af Vareafgiftstaksten, som bl. a. indeholdt en Nedsættelse af Afgiften for Transitvarer til Provinsen og som delvis Kompensation for denne Indtægtsnedgang i Havnevæsenets Indtægter en Forhøjelse af Afgifterne for Fedtstoffer og Petroleum med 2 Øre pr. 100 Kilogram og for Smøreolie og Benzin med 5 Øre. Industriraadet har i Anledning af disse Forhøjelser af Afgiften for Raaprodukter, som anvendes i Industrien, gjort Forestillinger overfor Ministeriet for offentlige Arbejder, som skal godkende de nye Vareafgiftssatser.

Havnedirektøren, som har faaet Industriraadets Henvendelse til Erklæring, udtaler i sin Indstilling til Havnebestyrelsen, at de paagældende Varer er tariferet endog ganske særlig lavt i Københavns Havn i

Sammenligning med Provinshavnene. De københavnske Satser udgør selv efter den foreslaaede Forhøjelse kun Halvdelen, en Trediedel og i mange Tilfælde en langt ringere Brøkdelen af Satserne i Provinshavnene, og da Prisen Landet over for de paagældende Varer er upaavirket af den betydelige Forskel mellem Vareafgiftsbeløbene i Københavns Havn og i Provinshavnene, mener Havnedirektøren, at der ikke kan være nogen afgørende Hindring for, at de foreslaaede mindre Forhøjelser approberes. Havnedirektøren staar saaledes fast paa de af Havnebestyrelsen vedtagne Forhøjelser. Hvis Ministeriet mod hans Forventning skulde tage Industriraadets Protest mod Afgiftsforhøjelserne til Følge, indstiller Havnedirektøren, at de vedtagne Afgiftslempelser for Transitvarer til Provinsen bortfalder.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 25. Maj 1926

Efter at Minearbejderne som de første har nedstemt Regeringens Kompromisforslag, har Mineejerne fulgt Eksemplet med det Resultat, at Forhandlingerne i Øjeblikket er ganske afbrudte. Arbejderne har paa et tidligere Tidspunkt klart udtrykt deres Standpunkt i Valgsproget: »not a penny off the pay, nor a minute on the day«, hvilket de lader til at ville fastholde til det sidste, koste hvad det koste vil. Hvor længe denne Tovtrækning vil vedvare, er ikke let at sige; men saa længe den staar paa, vil den indvirke paa samtlige Fragtmarkeder, og vi ser atter klart, hvilken stor Betydning Englands Kul og Handel har for hele Verden.

De tyske og polske Kul kan til en vis Tid dække de mest presserende Krav; men Amerika bliver snart Stor-Leverandør, og noget maa dette hjælpe paa de oversøiske Fragtmarkeder. Et Par Baade er sluttet til U.K. til 2/90 Doll. og 2/75 med fri Losning, og Syd Amerika og Bunkerstationerne kommer til at aftage store Mængder Tonnage.

De betalte Rater er ikke, hvad der kunde ventes, men nogen Fremgang kommer vel snart, saafremt ikke alt for mange Baade udbydes samtidig. Baade er der som bekendt altid flere end nok af; men de, som er gaaet i Ballast, maa have en højere Rate, end der hidtil er betalt, for at kunne dække Udgifterne.

La Plata tager endnu kun prompte Baade, men behøver mærkværdigvis ikke at gaa op i Raten for at dække Behovet. I den sidste Maaned er der kun sluttet en Brøkdelen af, hvad der ellers sluttet nedover med Kul, og dette maa nødvendigvis mærkes for Juni- og Juliafskibningerne.

TRÆLASTMARKEDET

Flere og flere Laster kommer paa Markedet; alligevel er der ingen Fart i Befragtningerne, og Raterne er stadig forbausende lave. Forholdene i Danzig har bevirket, at mange helt prompte Baade er kastet ud paa Østersømarkedet og har hjulpet med til at trykke Fragterne yderligere. Det er selvfølgelig pinligt at faa et forholdsvis godt Kul-Certeparti annulleret, heller ikke morsomt at sende Baaden hjem for Oplægning; men hvad skal der gøres med Tonnagen efter Udlosningen? En Ballastrejse ind i Østersøen igen kan kun gøre Resultatet værre. For de franske Importører vanskeliggøres Importen paa Grund af Kursen; men de Laster, som er solgt og skal afskibes prompt, finder Tonnage til nær sagt enhver Pris. Holland og Belgien lukrerer af Situationen, og selv U.K. faar billige Baade tiltrods for Kulstrike, usikre Losseforhold etc. De sidst rapporterede Afslutninger taler deres eget Sprog:

800 Std. Leningrad/Zaandam 32/-; 800 Std. Umeå/London 43/-; 700 Std. Syd Finland/Grangemouth 33/-; 700 Std. Skellefteå og Haparanda/Hull el. Grimsby 49/-;

800 Favne Syd Finland/Grangemouth 35/6d.; 800 Favne Kotka og Björkö/Calais 32/-; 1,000 Std. Trångsund/Zaandam 18 Hfl.; 1,400 Std. Finland/Syd Afrika 82/6d.; 1,200 Favne Syd og Midt Finland/Wales 43/-.

Canada er lidt bedre, som en naturlig Følge af det fastere Montreal Kornmarked, og Hvidehavet er en Smule bedre, men langtfra tilfredsstillende. Archangel/Ghent og Antwerpen er gjort til 59/- for 650 Std.; Archangel/Odense 60/- for DBB og 62/6d. for 250 Favne Pulpwood; 750 Std. Onega/Odessa og Mariopol 60/6d. med frie Udgifter i alle Havne.

KUL, KOKS ETC.

Fra Danzig noteres mange Laster til alle mulige Destinationer, bl. a. til U.K.; men Stem og Ekspedition er problematisk. Rotterdam og Emden faar billige Baade og lader til at kunne tilfredsstillende Efterspørgslen og ekspedere Baade uden Forsinkelser. Fra London er opnaaet Udførselstilladelse for ca. 1,000 Tons Koks til god dansk Havn, og dansk Baad tog Ordren til 7/-.

MIDDELHAVET ETC.

Kulraterne fra Rotterdam, Emden og Danzig er lidet opmuntrende. Rotterdam/Barcelona har betalt 12/-, Port Said 9/-, Øerne 8/-, og der noteres: Rotterdam/Catania-Palermo 9/- 9/3d., Genoa Range 8/3d., Constantinopel 11/6d. 12/-, Emden/Malaga 10/9d. Sukker fra Stettin til Marseilles byder 12/- 13/- f.i.o. for 2/3,000 Tonnere.

De hjemgaaende Markeder fra det vestlige Middelhav er ikke Omtale værd. Jordnødraterne noteres uforandrede; men i den senere Tid er der kommet en hel Del nye Laster paa Markedet, og nu sidst paa Saisonen kommer forhaabentlig en lille Opgang. Sortehavet faar Tonnage til de samme lave Rater, og i Donau afhænger det hele af Vandstanden paa Sulina Bar. Dybden skifter ofte daglig, og saa længe Forholdene er saa usikre, burde alle holde sig væk fra det Marked, med mindre Betalingen kom til at staa i Forhold til Risikoen, og med god Grund kunde Rederne nu forlange fri Lægtring med Tiden at tælle eller Komplettering neden for Barren til samme Rate som up River.

NORD AMERIKA-GULFEN, CANADA ETC.

Der har været en glædelig Fremgang i Forretningerne i disse Markeder, og naar nu England begynder at købe Kul, maa det blive endnu bedre. Montreal kan bruge en god Del — helst prompt Tonnage, og gerne store Baade. De store Baade kan sejle for mindre Rate, end de mindre, og trykker altid Markedet. Til Antwerpen/Rotterdam er Fragten nede i 12 C. for store

VOLDGIFTSKENDELSER OM OVERTIDSBETALING

Voldgiftsretten for Dansk Dampskibsrederiforening og Sømændenes Forbund har afsagt følgende Kendelser:

Sømændenes Forbund har for for Dæksbesætningen i Dampskibet »Tula«, tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab, besværet sig over, at der paa en Middehavsrrejse, som Skibet foretog i Sommeren 1925, ikke er blevet betalt Overtidspenge i Overensstemmelse med Reglerne i Overenskomstens Paragraf 3, medens Skibet var for Udgaaende.

Det drejer sig i nærværende Tilfælde om en Rejse, hvor Skibet anløb en Række Havne for Losning og Lastning. Da Opholdet i Havnene var af vekslende Varighed, fra nogle faa Timer til en Dag, blev Søvagten ikke brudt. Rederiet har oplyst, at Arbejdet under Skibets Ophold i Havnene blev udført af Vagten og 2 Dagmænd.

Kravet om Overarbejdsbetaling støttes paa Bestemmelsen i Overenskomstens Par. 3, 2det Stykke, der er saalydende: »Det er dog en Forudsætning, at paa Dage, hvor Skibet ankommer eller forlader Havn, maa Søvagt, Fortøjning, Søklaring og Arbejdstid ved Land ikke uden Overtidsbetaling overstige 9 Timer i samme Døgn«.

Dampskibsrederiforeningen har her overfor gjort gældende, at denne Bestemmelse alene sigter til de Tilfælde, hvor Søvagten bliver brudt under Skibets Ophold ved Land, samt at det ikke kan forlanges, at Søvagten skal brydes ved ganske kortvarige Ophold.

Medens der maa gives Dampskibsrederiforeningen Medhold i, at Skibets Fører er berettiget til at lade Søvagten dreje under Skibets Ophold, ses der ikke — hverken i Overenskomstens Ord eller i Forholdets Natur — at findes Støtte for Paastanden om, at Bestemmelsen i Overenskomstens Par. 3, 2det Stykke, ikke skulde gælde, hvor Søvagten drejer; jfr. Voldgiftsrettens Kendelse i Sag Nr. 104, hvori det hedder, at Kaptajnen, hvis han ønsker at lade Søvagten dreje, maa betale Vagtsmandskabet, med Undtagelse af en Vagtsmand, Overarbejdspenge efter de for Arbejdstiden ved Land gældende Regler.

Under Proceduren er det oplyst, at Skibets Ophold i Havn undertiden har været saa kortvarigt, at Vagten ikke har skiftet. Sømændenes Forbund har krævet, at der ogsaa i saadanne Tilfælde skal beregnes Overarbejdspenge efter Reglerne i Par. 3, 2det Stykke til det til Frivagten hørende Mandskab.

Retten til at oppebære Overtidsbetaling for Arbejde ved Land synes imidlertid ret naturligt at maatte være betinget af, at den paagældende virkelig har deltaget i Arbejdet ved Land. Naar det i Par. 3, 2det Stykke hedder, at Søvagt, Fortøjning, Søklaring og Arbejdstid ved Land ikke uden Overtidsbetaling maa overstige 9 Timer i samme Døgn, kan det næppe forstaas saaledes, at alene Deltagelse i den ordinære Søvagt (i Søn) ud over 9 Timer skulde berettigge til Overtidsbetaling. Der synes da ogsaa at være noget urimeligt i den Tanke, at en Mand, som ligger og sover paa sin Frivagt, medens Skibet gaar i Havn og ud igen, skulde kunne lukrere ved dette Anløb, som maaske end ikke er kommet til hans Bevidsthed.

I Henhold til det anførte afgøres Sagen saaledes:

Overarbejdspenge efter de for Arbejde ved Land gældende Regler tilkommer enhver Mand af Dæksbesætningen, som har deltaget i Arbejdet ved Land, men hvor Skibets Ophold i Havn har været saa kortvarigt, at Vagten ikke har skiftet, beregnes der kun Overarbejdspenge for dem af Frivagts Mandskab, som maatte være beordret til Arbejde paa Frivagten.

11/5 1926.

(sign.) Adolph Jensen.

Sømændenes Forbund har for Dæksbesætningen i Dampskibet »Oscar II«, tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab, besværet sig over, at Besætningen paa Dage, hvor Skibet er ankommet til eller har forladt Havnene i Oslo og Kristianssand, har maattet arbejde 10 Timer for den ene Vagt og 14 Timer for den anden Vagt uden at modtage Overtidsbetaling for Arbejde ud over 9 Timer i samme Døgn.

Dampskibsrederiforeningen har oplyst, at man under Skibets Ophold i Oslo og Kristianssand lader Søvagten dreje, da Afbrydelse af Søvagten under de kortvarige Ophold vilde gribe forstyrrende ind i den daglige Skibstjeneste, der er nødvendig af Hensyn til de ombordværende Passagerer. Endvidere har Rederiet forklaret, at medens der ikke betales Overtidsbetaling til Vagtsmandskabet for Udførelse af det under Skibets Ophold i Havnen forefaldende Arbejde (Oprigning af Lossegrejser, Vagt i Lasten, Vagt forskellige Steder af Hensyn til Passagererne, Sætning og Skiftning af Fortøjninger m. v.), betales der Overarbejdspenge med 75 Øre pr. paabegyndt halve Time til dem af Frivagten, der deltager i saadant Arbejde.

Sømændenes Forbunds Krav gaar nu ud paa, at der — uanset at Søvagten drejer, skal betales Overarbejdspenge i Overensstemmelse med Overenskomstens Par. 3, 2det Stykke.

Dampskibsrederiforeningen kan ikke erkende Berettigelsen af dette Krav, idet den henholder sig til, at Vagtsmandskabet, naar Skibet ligger ved Land og Søvagten drejer, i Henhold til Bestemmelserne i Overenskomstens Par. 7, 6te Stykke, jfr.

samme Paragrafs 5te Stykke, »er forpligtet til uden Ekstrabetaling at deltage i alt paa Vagten forefaldende Arbejde, saasom Søklaring, Forhaling, Rengøring, Baadstjeneste, Tilsyn og Vagt under Lastning og Losning og lignende«. Hvad angaar Arbejde, udført af Frivagten, naar saadant forekommer, mener Rederiet at have opfyldt ethvert berettiget Krav ved at betale Overarbejdspenge for den Tid, da der faktisk arbejdes paa Frivagten. Endelig har Rederiet gjort gældende, at Sømændenes Forbunds Krav i denne Sag er saa meget mere uberettiget som Dæksbesætningen i »Oscar II« ligesom i Selskabets andre Amerikabaade oppebærer et ekstra Løntillæg af 20 Kr. maanedlig pr. Mand.

Det skal først bemærkes, at det nævnte Løntillæg, som kun ydes til den Del af Dæksbesætningen, der har gjort 3 Rejser med Skibet, er en Gratifikation, der hviler paa særlig Aftale og hvis Begrundelse synes at være den, at Rengøringen i Amerikabaadene maa finde Sted paa Tider, da den virker mindst generende for Passagererne. Ydelsen af dette Tillæg kan derfor ikke antages at berøre eller modificere den i Overenskomstens Par. 3 fastsatte Ret til Overarbejdsbetaling.

Naar Det Forenede Dampskibsselskab dernæst har ment, at Reglerne om Overtidsbetaling i Par. 3 overhovedet ikke kommer til Anvendelse overfor det af Vagtsmandskabet udførte Arbejde, maa dette antages at bero paa en urigtig Forstaelse af de foran citerede Bestemmelser i Par. 7. Denne Paragraf handler om Vagtsmandens (d. v. s. Nattevagts) Rettigheder og Pligter. Herunder bestemmes det blandt andet, at Vagtsmanden er forpligtet til uden Ekstrabetaling at deltage i alt paa Vagten forefaldende Arbejde. I Tilfælde, hvor man lader Søvagten dreje, medens Skibet ligger ved Land, overgaar Vagtsmandens (Nattevagts) Funktioner til Vagtsmandskabet, og den naturlige Forstaelse af det første Punktum i Par. 7, sidste Stykke, synes derfor alene at være den, at Vagtsmandskabet om Natten naar Skibet ligger ved Land har samme Pligt som Nattevagten til uden Ekstrabetaling at deltage i det paa Vagten, d. v. s. i Tiden fra Kl. 6 Aften til Kl. 6 Morgen (jfr. Par. 7, 4de Stykke) forefaldende Arbejde. Derimod synes den foran nævnte Antagelse om, at Reglerne i Par. 3 om Overtidsbetaling overhovedet ikke kommer til Anvendelse overfor Vagtsmandskabet, ikke at finde Støtte i Overenskomsten.

Naar endelig Det Forenede Dampskibsselskab har ment, at de af Dæksbesætningen, som paa deres Frivagt beordres til Arbejde, medens Skibet ligger ved Land, kun har Krav paa Overtidsbetaling for det Antal halve Timer, hver enkelt faktisk har arbejdet paa Frivagten, ses dette ikke at være foreneligt med Bestemmelsen i Overenskomstens Par. 3, 2det Stykke, hvor det hedder, at det er en Forudsætning, »at paa Dage, hvor Skibet ankommer eller forlader Havn, maa Søvagt, Fortøjning, Søklaring og Arbejdstid ikke uden Overtidsbetaling overstige 9 Timer i samme Døgn«.

I Henhold til det anførte afgøres nærværende Sag saaledes:

Paa Dage, hvor Dampskibet »Oscar II« ankommer til eller forlader Havnene i Oslo og Kristianssand, har Dæksbesætningen — uanset at Søvagten drejer — Ret til Overtidsbetaling efter Bestemmelsen i Overenskomstens Par. 3, 2det Stykke, d. v. s. for den Tid, som Søvagt, Fortøjning, Søklaring og Arbejde ved Land for hver enkelt af Besætningen overstiger 9 Timer i samme Døgn.

11/5 1926.

(sign.) Adolph Jensen.

Sømændenes Forbund har for Dæksbesætningen i Dampskibet »United States«, tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab, krævet, at der ydes Overtidsbetaling naar Vagtsmandskabet paa Morgenvagten Kl. 4-6, medens Skibet ligger i Oslo og Søvagten drejer, beordres til at klargøre Skibets Lossegrejser.

Det Forenede Dampskibsselskab har, under Henviisning til Bestemmelsen i Overenskomstens Par. 7, 6te Stykke, 1ste Punktum, nægtet at efterkomme dette Krav.

I Overenskomstens Par. 7, 5te Stykke bestemmes det, at »Vagtsmanden er forpligtet til uden Ekstrabetaling at deltage i alt paa Vagten forefaldende Arbejde, saasom Søklaring, Forhaling, Rengøring, Baadstjeneste, Tilsyn og Vagt under Lastning og Losning og lignende«. Og i Paragraffens umiddelbart derefter følgende 6te Stykke hedder det, at »det samme er gældende for Vagtsmandskabet, naar Skibet ligger ved Land og Søvagten drejer«.

Spørgsmaalet drejer sig om, hvorvidt Klargøring af Lossegrejser kan henregnes under det »paa Vagten forefaldende Arbejde«, der omtales i Par. 7, 5te Stykke.

Sømændenes Forbund har i saa Henseende anført, at Klargøring af Lossegrejser formentlig maa indtage en Særstilling, da det er en Forberedelse til et efterfølgende Arbejde, nemlig Losningen.

Det samme kan imidlertid siges om Forhaling og maaske om andre af de i Par. 7, 5te Stykke som Eksempler nævnte Arbejder, og der ses derfor ikke at være Hjemmel for det stillede Krav.

11/5 1926.

(sign.) Adolph Jensen.

KULSTRIKENS OMKOSTNINGER OG DE ENGELSKE FINANSER

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det britiske Samfund har mange Gange før været dystet af store og dybt indgribende Striker, men det var nu første Gang i Englands industrielle Historie, at Arbejderne i Gruberne, ved Jærnbannerne og i Havnene sluttede sig sammen for at skride til en fælles Aktion. Det var i Virkeligheden et vel overvejet Forsøg paa ved meget krasse Midler at tiltvinge sig en diktatorisk Magt, saaledes at Regeringen havde maattet bøje sig. Resultatet var omgaaende blevet en delvis Kvælning af Englands industrielle Liv. Det gik imidlertid helt anderledes, og nu man har Begivenhederne paa nogen Afstand kan man ret vurdere Styrken i og Dygtigheden hos den engelske Middelklasse. Den ved hvor den staar, den kender sin egen Værdi, og derfor maatte de Strikendes Snigløb mod Samfundet strande i Løbet af kort Tid. Fagforeningerne kapitulerede paa Naade og Unaade, som vistnok ingensinde før i den sociale Historie, og for altid vil den ganske overdrevne Frygt for Arbejderorganisationerne nu være borte. Premierminister *Baldwin* valgte at tage Stødet. Det var klogt gjort. Han personlig staar nu stærkere end nogensinde før — og endnu en Gang har England hjulpet hele Verden. Opflasket med Arbejderfrygt, som vi alle er blevet det siden Verdenskrigens Slutning, fik vi endelig Syn for Sagn og saa, at naar sund Patriotisme gaar Haand i Haand med sund Fornuft og Energi, lader det gamle Samfund sig ikke saa let rokke, selv om man fra visse Hold løber Storm imod det. De diktatoriske og samfundsnedbrydende Tendenser i den europæiske Arbejderklasse er nu blevet mere end svækkede. Alle Venner af en organisk Samfundsudvikling kan ikke takke den stærke *Baldwin* nok derfor.

*

Nu da Striken er vel overstaet, begynder man i England at undersøge, hvor meget den har kostet Samfundet. Det vil være meget svært at opgøre, og allerede nu kan man fastslaa, at det er vanskeligere at komme til Klarhed over dette end over Udgifterne ved en almindelig Krig imellem to Folk. Arbejderne tabte denne Kamp saa fuldstændigt, at man ikke kan undre sig over, at Arbejdsgiverne nu træffer Represalier, der forhindrer snarlige Gentagelser. For mange Fags Vedkommende var Striken i direkte Strid med gamle Aftaler; der var Tale om Lovbrud af den groveste Art, bl. a. paa Bladene — og Arbejdsgiverne forlanger nu Godtgørelse udi klingende Mønt. Allerede nu har Jærnbaneledelserne og Bladudgiverne anlagt Erstatnings-søgsmaal, og man kan forudse, at de engelske Domstole i Sommerens Løb vil afgive en lang Række Domme, som alle vil gaa Arbejderne imod. Det vil tømme deres i Forvejen saa tomme Kasser fuldstændigt, og deres Organisationer vil lide et yderligere Tab af Prestige. Sammenlignet med Fagforeningerne i andre Lande er de engelske nu politisk-økonomisk langt ud de svageste.

Der gik godt og vel en Uges Tid efter at Striken var afblæst, førend der atter kom rigtig Gang i Arbejdet. Det viste sig paany, at det er langt lettere og meget hurtigere at standse Industriens Hjul end at faa dem sat i Gang igen. Er de engang gaaet i Staa, føles det som om de ruster fast, og de har ondt ved atter at svinge rundt. En Industri, der har ligget død blot i nogle faa Dage lider et Afbræk, det tager lang Tid at komme over. Tydeligst har man set det i Yorkshire, hvor man endnu i Lørdags kun havde antaget Halvdelen af de Arbejdere, der før var beskæftigede, og der

kan endnu gaa en rum Tid, førend de har faaet deres gamle Pladser igen — om de da nogensinde faar dem. De to Uger, som Striken varede, tvang godt og vel fire Millioner Arbejdere paa Gaden. Hvis Antallet af Arbejdsløse i de nærmeste to til tre Uger i Gennemsnit bliver en Million større end før Striken, vil den samlede tabte Arbejdsfortjeneste blive paa en 30-40 Millioner Pund. At dette just nu betyder et meget føleligt Tab forstaar alle, der blot er noget inde i de engelske Finanser. Det er et Minus som rækker vidt og rummer dybt. Kun hvis der kommer en pludselig Opvaagnen i den industrielle Energi, vil man kunne unddrage sig de slemme Følger, som tomme Kul- og Jærnlagre giver. Fyldes Lagrene derimod ikke, vil Strikens Virkninger blive meget langvarige.

*

En meget stor Del af Tabene er og bliver imidlertid definitive. Hotel- og Butiksejerne i London opgiver at have tabt meget store Summer, fordi især de amerikanske Rejsende er blevet borte, og alt hvad der hedder Forlystelseliv er blevet ramt paa det haardeste. Flere af dem er gaaet fallit, og en Del truer med at ville gøre det. Dog, dette betyder mindre naar der er Tale om en Nations Velstand og Helhed, selv om det naturligvis spiller en Rolle.

De ekstraordinære Udgifter, som Regeringen har haft for at bekæmpe Striken, har uden Tvivl været meget store. Saa vidt man nu kan se, andrager de en Million pr. Dag under hele Striken, og dette Beløb understreges af Indtægtsmindskningen, der har vist sig at være frygtelig stor. Allerede nu taler man om, at *Churchill's* andet Budget vil møde med et Strikeunderskud paa henvend tyve Millioner Pund, og den engelske Borger er ved at fortvivle ved Udsigten til en endnu mere tyngende Byrde. Som før ondt regnede Finansministeren med et Overskud paa fire Millioner Pund — idet han dog reserverede sig ved følgende meget sigende Udtalelser: »Af dette Overskud skal jeg, selv om man kommer til en fredelig Ordning i Kulkonflikten, dække alle de Udgifter, som kan opstaa ved Kulkommissionens Betænkning, og jeg skal af de samme Penge dækkes den Mangel, som kan opstaa i visse Kuldistrikter, hvis Subsidiopolitiken maa ophøre. Dette Overskud maa ogsaa dække de uforudsete Udgifter, for hvilke der reserveres et fikseret Beløb hvert Aar. Jeg har i mine Kalkuler regnet med en ganske fredssommelig Overenskomst indenfor de industrielle Konflikter, som vi nu er indviklede i. Hvis det, stik imod Nationens Ønske, skal komme til en langvarig Lammelse i Industrien, vil jeg blive tvunget til at foreslaa ekstra Skatter, som jeg vil kræve ad saavel direkte som indirekte Vej.

*

Man er nu i Stand til at bedømme Resultatet og Værdien af Regeringens Kulsubsidiepolitik. Sidste Finansaar kostede Kulsubsidierne 19 Millioner Pund, og i den første Maaned af dette Finansaar har den krævet fire Millioner Pund. Denne vældige Sum ansloges til Opretholdelse af Grubearbejdernes Løn, for at forhindre dem i at gaa i Strike. Enhver kan nu se, at disse 23 Millioner er blevet kastet bort. Saa snart disse Tilskud ophørte, nedlagdes Arbejdet i Gruberne, og der blev erklæret Sympatistrike i saa godt som alle Fag. Hele Subsidiopolitiken har i Principet faaet et Knæk, som den næppe kan overvinde.

Johannes Lehmann.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viser denne Uge ikke større Forandringer. Ganske vist er Antallet af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende oplagte Skibe

gaaet ned fra 77 til 75, men den oplagte Tonnagemængde er bleven forøget fra 115,151 Tons Brutto og 181,543 Tons Dødvægt til henholdsvis 116,434 Tons og 182,607 Tons.

HYRE FORHOLD I NEWCASTLE

I følge Indberetning fra det danske Konsulat i Newcastle har det i længere Tid som Følge af den herskende Depression i Skibsfarten været vanskeligt for afmønstrede Søfolk at erholde Hyre dersteds, og Forholdene er yderligere blevet vanskeliggjorte ved, at uautoriserede Personer indblander sig i Forhyrings-spørgsmaalet som oftest paa Søfolkenes Bekostning, hvorved den af Myndighederne autoriserede og af de

skandinaviske Konsuler godkendte Forhyringsagent forbigaas, saaledes at de hos denne i Rækkefølge ventende Sømænd forbliver arbejdsløse.

Rederorganisationernes Opmærksomhed henledes i den Anledning paa, at der ifølge den britiske Lovgivning idømmes Skibsførerne alvorlige Bøder for ved Forhyring at benytte Personer, som ikke er lovligt autoriserede hertil.

DAMPSKIBSFORBINDELSER
MELLEM SOVIET-UNIONENS
HAVNE OG UDLANDET

Det danske Generalkonsulat i Leningrad indberetter, at »Sovtorgflot« ifølge Meddelelser i »Torgovy Premyslennyyi Kurir« under Navigationen 1926 paa-tænker at opretholde følgende Linier:

Leningrad-London, Ekspres-Linie. Afgang 2 Gange ugentlig.
Leningrad-Hamburg, — — — — —
Arkangelsk-Murmansk-Vardø. Afgang 2 Gange ugentlig.
Leningrad-Sortehavel. Afgang 1 Gang ugentlig.
Odessa-Nære Orient. Afgang hver anden Uge.
Odessa-Vladivostock. 5 Rejser om Aaret.
Vladivostock-Kanton-Kinakysten.
Leningrad-Hamburg-Liverpool-Sortehavel. Afgang hver 3. Uge.

Det angives i samme Bladmeddelelse, at Smør- & Ægeksperten, som i 1925 udgjorde henholdsvis ca. 20,000 Tons og 25,000 Tons, for denne Sæson vil andrage henholdsvis 30,000 Tons og 40,000 Tons.

SØMANDSHØJSKOLEN I SVENDBORG

Arsberetningen for 1925 er nu udsendt, og det fremgaar af denne, at Skolen i Fjor ikke var saa godt besøgt som i tidligere Aar. Den milde Vinter bevirkede, at et usædvanligt stort Antal indtegnede meldte Forfald eller slet ikke lod høre fra sig, deriblandt 8 Sømænd. Skolen begyndte den 1. November med 20 Elever foruden 6 Kokke. Antallet forøgedes saaledes, at man for Vinterholdets Vedkommende afsluttede med 40 ialt.

Sommerholdet var besøgt af 16 Elever, og ialt var

der saaledes sidste Aar 56 Elever paa Skolen. Det ringe Antal gav Ledelsen noget at tænke paa, idet Forringelsen af Sejlskibenes Antal Aar for Aar sent eller tidlig vil faa en afgørende Betydning for Skolen, hvis man ikke lader den Ungdom, som begynder om Bord i Dampskibene, faa Lejlighed til at besøge Skolen og dér faa Undervisning i de Fag, som vanskeligt kan blive den til Del om Bord i Dampskibene.

(Fortsat fra Side 355).

Baade, 3/- à 3/3d. til Hull, 3/4½d. U.K., 19½/20 Cents til 4 svenske-finske Havne, 17 C. Basis 1 Havn Vestitalien. For 2,000 T. Sukker Montreal/U.K. betales 18/- een, 19/- to Lossehavne. Hampton Roads/U.K. er gjort til Doll. 2/90 og 2/75 og 11/9d. alt med fri Losning, Vestitalien Doll. 2/90 og 3.—, Rio 3/50. Gulfen/Murmansk noterer stadig 10 Cents. Gulfen/Harburg, Svovl, Doll. 2/90, Korn U.K. 3/6d. For Hvede fra Galveston til 3 svenske Havne noteres 19/20 Cents pr. Juli/August. Cuba har betalt 17/6d. til Antwerpen direkte.

Fra Pacific Kysten er sluttet til 30/- 30/3d. for Juni. Befragternes Ide er senere kommet ned i 28/9d.

SYDAMERIKA

Rotterdam/Buenos Aires noteres fra 14/- op til 16/- i Henhold til Størrelse og Position. For prompt Lastning i River Plate gøres en hel Del til ret uforandrede Rater. Befragterne har ingen Hast med at slutte ahead — i hvert Fald ikke til ret meget over Dagsraten, og de fleste Redere foretrækker at tage Chancen ogsaa denne Gang.

ØSTEN

Naar undtages Kul fra Syd Afrika til Østen og Kul mellem indiske Havne gøres der utrolig lidt i det aabne Marked. Kolsichang/6 Havne Cuba rapporteres til 27/6d. 1 Lasteplass; Madras/Dunkirk noteres i 19/- Malm; ca. 4,000 Tons Copra New Guinea/U.K.-Cont. Juli, noteres i 60/-, Celebes/Hamburg og Aarhus 37/6d. for 3/4,000 Tons.

TIME CHARTER

Vestindien Rater ligger omkring Doll. 1/40 for 2,800 Tonnere, 1/60 for 2,400 Tonnere.

SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

(SKEPPSMÅKLARE · SHIPBROKERS · SCHIFFSMAKLER)

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

Nakskov Skibsværft.

I den senere Tid har Nakskov Skibsværft haft godt at bestille, efter at Flydedokken er blevet udvidet. Iforgaars afgik efter endt Reparation paa Værftet Østasiatisk Kompagnis Motorskib »Australia«, igaar afgik Orients Motorskib »Kina« og Fredag afgaar Storehælsfærgen »Odin«, der ligeledes har været til Reparation. Foruden disse Reparationsarbejder har Værftet for Tiden to Nybygninger i Gang, nemlig et Søsterskib til »Astoria«, der bygges til Dampskibsselskabet »Orient«, og et nyt 9,000 Tons Motorskib til Ø.K. Disse Skibe ventes at være færdige i Løbet af Efteraaret og Vinteren.

Paa Grund af de mange Arbejder er Værftet i Øjeblikket oppe paa at beskæftige ca. 750 Arbejdere og Funktionærer, hvilket er det højeste Antal i flere Aar.

Vestlollands Avis meddeler, at »Ø.K.« paa visse Beløbene

er villigt til at lade et nyt 9,000 Tons Motorskib bygge paa Værftet, og der føres for Tiden Forhandlinger med Arbejderne om en frivillig Reduktion af de tariffmæssige Lønninger. Af disse Forhandlingers Udfald vil det afhænge, om Værftet vil faa Bestilling paa det nye Motorskib.

Tysk Trawler sunket ved Horns Rev.

Kulteren »E 113 Christa«, der føres af Skipper C. Sørensen, Esbjerg, er indkommet til Esbjerg med Besætningen fra den tyske Trawler »Phönix«, der er sunket 60 Kvartmi nordvest for Horns Rev.

Den reddede Besætning er paa 11 Mand. Ingen af Besætningen er omkommet.

Trawleren menes at være kollideret med et undersøisk Vrag og som Følge deraf sprunget læk.

INDKLARERINGER
TIL ROTTERDAM OG NIEUWE
WATETWEG

Det danske Konsulat i Rotterdam indberetter: Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 4 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1925 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926.....	4,473	6,820,924	3,579	5,650,521
1925.....	4,155	6,011,813	3,448	5,029,811
Forskell.....	+318	+809,111	+131	+620,710

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926.....	4,077	5,163,156	3,393	5,900,378
1925.....	4,388	5,499,329	3,330	5,562,942
Forskell.....	-311	-336,173	+63	+337,436

AUSTRALSKE LODSAFGIFTER

Det danske Generalkonsulat i Melbourne, Australien, har tilstillet Udenrigsministeriet en Extract af Victoria Government Gazette Nr. 28 for den 3. d. M., indeholdende en af Guvernøren for Staten Victoria den 24. f. M. udstedt Bekendtgørelse om Ændring af Lodsafgifterne.

Herefter skal fra den 1. Marts d. A. Afgiften for Lodsning fra Port Philips Heads til en Ankerplads eller Mole i Hobson's Bay eller Corio Bay eller omvendt, for et Dampskib eller Skib drevet ved Elektricitet eller anden mekanisk Kraft op til 5,000 Tons af Skibets Drægtighed udgøre 1 $\frac{1}{2}$ Penny pr. Ton, beregnet efter Skibets Nettoregistertonnage, og for hver overskydende Ton 1 Penny, dog at Minimumsafgiften aldrig er under £2.10.0

Nyt Skib til Islands Dampskibsselskab.

Emiskipafelag Islands, Islands Dampskibsselskab, har bestilt et Dampskib paa Flydedokken, hvor for øvrigt to af Rederiets Baade er bygget, »Gullfoss« og »Godafoss«, og hvor man for Øjeblikket arbejder paa den islandske Regerings Inspektionsskib »Odinn«.

Den nye islandske Damper bliver paa 1,500 Tons, skal kunne gøre en Fart af 12 Mil, faar Plads til 40 Passagerer, 20 paa 1. Klasse og 20 paa 2. Klasse, samtidig med, at der installeres et stort Fryseanlæg om Bord, saa enhver Last kan fryses ned til minus 6 Grader. Det er det islandske Lammekød, man har tænkt paa, idet Hensigten er en forøget og forbedret Eksport paa England.

Der var indkommet en Række Tilbud paa Skibet, tre tyske, nogle engelske og fire danske. Samtlige danske Tilbud var billigst. Flydedokken dog det billigste.

DEN NYE DANSKE STATSBRYDER
LØBET AF STABELN

Fra Skibsværftet i Frederikshavn søsattes forleden den nye Statsbryder i Nærværelse af Statsminister Stauning med Frue og Datter, Departementschef Dalhoff, Kontorchef Krogh, Kommandør Lorch, Overskibsinspektør Haack, Overskibsingeniør Aage Larsen, Kaptajn Grue, Amtmand Nørgaard, Kammerherre Tuxen, Formanden for Sammenslutningen af danske Havne, Konsul Jepsen, Korsør, Direktør Kørbing, D.F.D.S., Kommandør Vøhtz, Formanden for Provins-handelskammeret, Konsul Cloos og Borgmester Hassing.

Statsministerens Datter trykkede paa den elektriske Kontakt, knuste en Flaske Champagne mod Stævnen og døbte Isbryderen »Lille Bjørn«. Samtidigt aabnedes for Vandet, der fyldte Tørdokken.

Skibet er bygget af blødt Staal, og dets Hoveddimensioner er 130' 0" X 36' 6" X 16' 9".

Under det løftede Agterdæk findes et Lastrum samt Awningdæk, hvorunder Beboelsesrummene ligger. Det er forsynet med stærke Ladningsmaster og Bomme for at kunne optage Lystønder, Bøjer o.s.v. Der er fire Redningsbaade; to af dem er bygget med Istransport for Øje. Dets Hovedmaskiner er almindelige Tre-gangs - Ekspansionsmotorer med Overfladekondensation. Blandt Hjælpemaskineriet findes en turbinedrevet Sprøjtepumpe med en Kapacitet paa 2,000 Liter pr. Minut under 18 Atmosfærers Tryk, en kraftig Tankpumpe til hurtig Skiftning af Vandballasten samt to Lysaggregater.

FÆLLESREPRÆSENTATIONEN FOR
DANSK SKIBSFART

I Fællesrepræsentationens Møde den 7. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Det reviderede Regnskab for Aaret 1925 for hvilket der gaves Decharge.
2. Udkast til Aarsberetning for 1925 godkendtes.
3. Fastsættelse af Foreningernes Kontingenter for Aaret 1927.
4. Til Repræsentationens Næstformand genvalgte Hr. Kaptajn H. P. Hagelberg. Til Medlem af Forretningsudvalget genvalgte Hr. Maskinmester K. A. Rasmussen. Til Repræsentationens juridiske Medlem genvalgte Hr. Professor Dr. jur., Folketingsmand Axel Møller. Til Revisorer genvalgte Hr. Kasserer Alfred Andresen og Hr. Grosserer J. L. Schouboe.
5. Skrivelser fra Erhvervsministeriet angaaende.
 - Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Konsul i Stavanger. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
 - Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Konsul i Soerabaya. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
 - Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Konsul for Øen Martinique. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
 - Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Houston, Texas. — Indstilling til Ministeriet vedtoges.
 - Den fremtidige Ordning af Stormvarsels signaler m. m. ved Helsingør. — Skrivelsen toges til Efterretning.
 - Et af det internationale hydrografiske Bureau fremsat Forslag til Stormvarsels signaler. — 1. Beh.
 - Skrivelse fra Landsoverskatteraadet angaaende Afskrivning paa Turbineskibe. — Indstilling vedtoges.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER 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, 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	
Blyth, 19, Ridley Street	»Lambert»
West Hartlepool, Victoria Terrace	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	»Lambert»
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	
HULL, Prudential Buildings	»Lambros»
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	»Lambros»
Immingham, Dock Offices	
	Grimbsy

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

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),
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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

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: »Vonnrehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

Telegrams: »Mactaggart», Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG

EAST HIGH STREET

METHIL

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

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.

NORLAND

CHARLES DUNCAN & SONS, L^{TD}

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.

DET DANSKE SEJLSKIBSREDERI

Under Ledelse af Landsretssagfører *Elmquist* afholdt Det danske Sejlskibsrederi Onsdag Generalforsamling.

Formanden, Skibsreder *A. P. Møller*, mindede i sin Beretning om, at Selskabet blev grundlagt for at forhindre, at en Flaade paa 22 danske Sejlskibe gik til Udlandet. Dette vilde have været beklageligt fra mange Synspunkter, baade fordi Førere, Styrmand og Søfolk derved blev ledige, og navnlig fordi dansk Skibsfart ikke ret vel kunde undvære det sunde og hærdende Uddannelsesled, som Fart i Sejlskibe er. I 1924 var det lykkedes at faa Driften til at bære sig, saaledes at der kunde svares Renter, men ikke afskrives. For 1925 stillede Resultatet sig desværre mindre gunstigt. Vel havde den egentlige Drift lige baaret sig, men Renter af Prioritetslaanet, Omkostninger osv. havde medført et *Underskud* paa Gevinst- og Tabs-Konto af 51,287 Kr. Kronens hurtige Stigning havde været særlig medvirkende hertil, idet Sejlskibe nødvendigvis maa sluttes paa ret langt Sigt, og de Fragter, der blev taget hjem, blev naturligvis langt mindre end beregnet ved Slutningen.

Bestyrelsen havde dog det Haab, at Tiderne kunde bedres, og at det vilde være muligt at holde Foretagendet gaaende, hvilket, set fra et alment Søfartssynspunkt, var meget vigtigt. For Tiden laa de fleste

af disse Skibe, ligesom saa mange Dampskibe, desværre oplagt, og man turde naturligvis kun sende dem ud, hvis Kalkylen viste, at dette kunde ske uden Tab.

Sejlskibet »Gertrud«, der var gaet fra St. Johns New Foundland den 25. Januar 1926 til Oporto, var ikke kommet frem og maatte vel desværre nu anses for tabt. Besætningen, der bestod af 5 Mand, maatte desværre ogsaa betragtes som forulykket. Vejrforholdene i disse Egne havde jo været ualmindeligt stormfulde i Aar.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Skibsreder *Kromann*, Marstal, blev genvalgt, ligesom ogsaa Revisoren, Bankbestyrer *Husen*, Marstal.

Generalforsamlingen sluttedes efter en Diskussion om Selskabets Forhold, hvori Generalkonsul *A. N. Petersen*, Direktør *Chr. Sass*, Skibsreder *Kromann* og Formanden deltog.

SOMMERNAVIGATIONEN PAA LENINGRAD

Udenrigsministeriet meddeler, at ifølge Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Leningrad, aabnedes Sommernavigationen paa Leningrad officielt den 20. d. M.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING

afholder ordinær Generalforsamling i Nyborg Onsdag den 30. Juni 1926.

Dagsorden m.m. vil nærmere blive bekendtgjort.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa være indleveret mindst 3 Uger forinden.

Svendborg, den 26. Maj 1926.

P. B.V.

C. P. LUND,
Formand.

PATENT TIL SALG

A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz), ønsker at sælge deres danske Patent No. 32008 paa en »Fremgangsmaade med tilhørende Anordning til Igangsætning af flerfasede, med Kortslutningsanker forsynede asynkrone Motorer, som fødes fra en Strømkilde med regulær Frekvens, særlig til Anvendelse ved Drift af Skibe« eller at afstaa Retten til Udnyttelse af Patentet.

Nærmere Oplysninger meddeler.

LEHMANN & BEE,
Krystalgade 24

POSITIONSLISTE PR. 25. MAJ 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hongkong 24.5.
s.s. *Aladdin*, oplagt.
s.s. *Alexandra*, oplagt siden 29.9.25.
s.s. *Alfa*, afg. Wiborg 22.5.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Helsingør, oplagt.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Catania 24.5. til Palermo.
s.s. *Anna*, afg. Kotka 22.5.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Los Angeles 22.5. til St. Thomas.

s.s. *Anneberg*, Korff, ank. St. John 20.5.
s.s. *Argentina*, afg. Santos 25.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Bahia Blanca 10.5.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Kbh. 17.5.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Colombo 19.5. til Port Said.
s.s. *Askø*, oplagt.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Kbh. 22.5. til Wiborg.
s.s. *Atlantic*, Olsen, ank. Aarhus 20.5.
m.s. *Australien*, Christiansen, ank. Antwerpen 24.5.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 9.5.
s.s. *Æzel*, Jensen, ank. Godthaab 21.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt siden 8.12.25.
s.s. *Bellona*, Christensen, afg. Leith 24.5.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Sulina 22.5. paa Rejse til Aabenraa.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Rufisque 17.5.
s.s. *Bjarke*, oplagt.
s.s. *Bodil*, ank. Kotka 20.5.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool N.S. 22.5.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Rouen 22.5.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

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

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. MAJ 1926.

London	18,52	Madrid	55,80
New York	382,00	Amsterdam	153,50
Berlin	90,75	Stockholm	102,05
Paris	12,70	Oslo	82,40
Antwerpen	12,30	Helsingfors	9,62
Zürich	73,90	Prag	11,32
Rom	14,60	Wien	53,85

s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Huelva 23.5.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt siden 25.3.26.
 s.s. *Bretagne*, Hartman, afg. Kbh. 23.5.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt i Kbh. siden 19.4.26.
 s.s. *Britta*, ank. Kbh. 11.4.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbh. 22.5.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt siden 20.11.25.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Rotterdam 23.5.
 s.s. *Carmen*, ank. København.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Dok i Frederikshavn siden 29.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Miguel 15.5. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Marseille 25.5.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. Brixham 24.5.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Galveston 15.5. til Hampton Roads.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Galata 24.5. p. R. t. Braila.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Dok i Grimsby siden 21.5.
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Genoa 21.5.
 s.s. *Danefelt*, oplagt i Kbh.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Charleston 22.5. til Antwerpen.
 s.s. *Danery*, oplagt i Kbh.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 25.5. til Kbh.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kbh. 18.5.
 s.s. *Delaware*, Pedersen, ank. Esbjerg 26.5.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, ank. Wasa 26.5.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Kbh. 17.5.
 s.s. *Ebba*, afg. Danzig 7.5.
 s.s. *Ebro*, oplagt i Kbh. siden 15.5.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbh. 25.5.
 s.s. *Elite*, Schmidt, ank. Kotka 13.5.
 s.s. *Ella*, oplagt siden 18.4.26.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. London 23.5. til Raumo.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. London 16.5.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Landskrona 22.5.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i Kbh. siden 8.3.26.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, ank. Carante 17.5.
 s.s. *Erik Boye*, afg. Rotterdam 20.5.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Danzig 25.5. til Fredericia.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Kbh. 20.5.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Kotka 24.5.
 s.s. *Estland*, Sørensen, opl. i Kbh. 23.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 18.5.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Frode*, Christensen, afg. Montreal 19.5. til Kbh.
 s.s. *Falken*, Pedersen, Rutebart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, ank. Antwerpen 22.5.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Dok i Kbh. siden 24.5.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Alexandria 24.5.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, oplagt i Fr.havn siden 18.5.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. San Pedro de Macoris 12.5. til Queenstown for Ordre.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 22.5.
 s.s. *Frieda*, Westergaard, ank. Danzig 24.5.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, oplagt i Kbh. siden 27.5.26.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Gerda*, ank. Kbh. 2.4.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Kbh. 20.5. til New York.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Fredericia 21.5.
 s.s. *Gunver*, afg. Rotterdam 19.6.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Bissao 13.5.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Bordeaux 26.5. til La Rochelle.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, opl. i Fr.havn 2.1.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, afg. Grangemouth 24.5.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, ank. Braila 19.5.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. Danzig 24.5.
 s.s. *Harald*, oplagt siden 23.7.25.
 s.s. *Harriet*, ank. Kbh. 28.4.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Sundsvall 23.5.
 s.s. *Helga*, ank. Newcastle 22.5.
 s.s. *Hellig Olav*, ank. New York 19.5.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Stettin 25.5. til Manchester.
 s.s. *Hjelm*, oplagt siden 15.5.25.
 s.s. *Hjortholm*, Jørgensen, ank. Manchester 30.5.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Danzig 23.5.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Rotterdam 24.5.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Kbh. 20.5.
 s.s. *Inger*, afg. Kotka 20.5.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Rotterdam 22.5.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Norfolk 24.5. til Montreal.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Las Palmas 20.5. til Ziguinchar.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Vladivostock 23.5. til Chinwangtao.
 s.s. *Jenny*, afg. Antwerpen, 23.5.
 s.s. *Johanne*, ank. Rotterdam 19.5.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
 m.s. *Jyllandia*, Kolls, ank. Kbh. 23.5.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kbh. 25.5.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Riga 20.5.
 s.s. *Karla*, afg. Carthage 24.5.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 17.5.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, ank. Liverpool 7.5.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New York 13.5. til Kbh.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Gøteborg 22.5.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, oplagt i Kbh. siden 2.3.26.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 21.5. til Danzig.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Dok i Kbh. siden 20.5.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Danzig 20.5.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Banjoewangi 19.5. til Kbh.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Rotterdam 15.5.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Kotka 18.5.
 s.s. *Lillian*, afg. Hangø 25.4.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Kbh.-Limfjordsstationerne.

LÜBECKER

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT

LUBECK

SKIBSVÆRFT · MASKINBYGGERI
 JERN · OG METALSTØBERI · KEDELSMEDIE

REPRÆSENTANTER:

O. J. ESKILDSEN & CO. KØBENHAVN

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.

Skibsbyggere·Ingeniører

KOLBEWERFT KIEL

Beddinger · Dokke

Bygning af Fragt- og Passagerbaade op til 2,000 Tons, Dampere eller Motorskibe, Bugser- og Bjergningsdampere, Sejlskibe og Lægtre, forskellige Fartøjer af enhver Størrelse for Eksport. Sejl- og Motor-Yachts med 1. Klasses Udstyr.

NÆR VED INDSEJLINGEN TIL KIELERKANALEN

Hurtigst og billigst Reparation af Skibe og Maskiner. *Sejlskibe udrustes med Motor paa 3 Uger.*

Direkte Sporvogns- og Dampfærge-Forbindelser. Telef.: Kiel 82 · Telegr.-Adr.: Kolbwerft, Kiel.

DISPACHEURER

Repræsentant: JOHANNES N. AAGAARD, bei den Mühren 91, Hamburg 8. Telegr.-Adr. »Pushing«, Hamburg

s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Kbh. 20.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, pass. St. Vincent 13.5. paa Rejse til La Plata.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 26.5. til Libau.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Las Palmas 18.5.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, afg. Liverpool 21.5.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, i Kbh.-Nakskov og Kbh.-Mariagerfjord Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Aden 20.5. til Penang.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bathurst 16.5.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, afg. Valencia 24.5.
 s.s. *Margrethe*, Jørgensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Marie*, pass. København 20.5.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritzen, ank. Brunswick 20.5.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Ziguinchar 5.5. til Harburg a. Elbe, pass. Hook of Holland 22.5.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Cardiff 3.5. til Montevideo.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New York 23.5. til Danmark.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Braila 23.5. til Kalundborg.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Antwerpen 21.5.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Dok i Helsingør siden 26.5.

N

s.s. *N. F. Høfding*, afg. Rotterdam 15.5.
 s.s. *Nancy*, afg. London 22.5.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Perim 20.5. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Nautik*, afg. Memel 20.5.
 s.s. *Neptun*, afg. Toulon 10.5.
 s.s. *Nerma*, afg. San Carlos 24.5.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Santos 15.5. til Skandinavien.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, ank. Sunderland 19.5.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Gdynia 23.5.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Rotterdam 19.5.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Trangsun 24.5.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Singapore 15.5. til Calcutta.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt siden 14.11.25.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Lissabon 21.5. til Kbh.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Kbh. 14.5.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Kbh. 21.5. til New York.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Rufisque 19.5.
 s.s. *P. N. Damm*, pass. Finisterre 24.5.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Aden 22.5. til Menado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Sydney 19.5. til Vancouver.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, oplagt i Kbh. siden 14.5.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Rendsburg 24.5.
 s.s. *Phœnix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. St. Vincent 14.5. til Bissao.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Randi*, afg. Beckton 22.5.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bangkok 18.5.
 s.s. *Rhone*, Andersen, afg. Odense 26.5. til Leith.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Riga 25.5.
 s.s. *Romø*, oplagt.
 s.s. *Rota*, Rivold, afg. Nakskov 26.5. til Newcastle.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt siden 8.5.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 16.5. paa Rejse til Baton Rouge.
 s.s. *Seine*, le Barzig, ank. Kbh. 25.5.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Dungeness 24.5. paa Rejse til London.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Dakar 11.5. paa Rejse til Luderitz S.W.Af.
 m.s. *Siam*, Heindorn, ank. Sydney 14.5.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Santiago 23.5. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Westport N.Y. 22.5. til Wallerloo.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, pass. Boulogne 24.5. paa Rejse til Norrköping.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbh. 23.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Gefe 23.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kbh. 22.5.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, ank. Danzig 25.5.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 23.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Rufisque 16.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 20.5.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 20.5. til Cienfuegos.
 s.s. *Stella*, afg. Casablanca 13.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt siden 28.1.26.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 21.5.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt i Kbh. siden 21.4.
 s.s. *Svend Pii*, ank. London 23.5.
 s.s. *Svend*, oplagt siden 12.1.26.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Rotterdam 12.5.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 26.5. til Antwerpen.
 s.s. *Taasinge*, oplagt siden 7.8.25.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Bamble 21.5. til Boston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 25.5. til Nakskov.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Antwerpen 24.5.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Dunkirk 25.5.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Marseille 24.5.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Hull 20.5.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Andersen, ank. Kbh. 19.5.
 s.s. *Tyr*, Christensen, i Dok i Fr.havn siden 22.4.

U

s.s. *Uffe*, oplagt siden 28.8.25.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 26.5. til Kbh.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 20.5.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Rotterdam 11.5. til Las Palmas.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Pictou 19.5. til Garston.
 s.s. *Vera*, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt i Kbh.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt i Kbh. siden 16.12.25.

W

s.s. *Wien*, Westergaard, afg. Sierra Leone 21.5.
 s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Malaga 19.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 24.5. til Kbh.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Rut.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Bordeaux 18.5.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt i Kbh. siden 13.5.
 s.s. *Yrsa*, (Lauritzen), pass. Gibraltar 24.5.

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 KTelefon 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

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

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 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**JONATHAN MAY & SØNNER**

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

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG

FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING**REDERI 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 METZLERSKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDETelegram-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

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphilips

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

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 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.	»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.	»Wahlbro»
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	»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»

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.

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

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 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 DAMPSSKIBSSELSKABKorresp. Rheder: **A. N. PETERSEN**

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Tlf. 1243-12443-12813 · Statstelf. 224 · Telgr.-Adr. »Danskfransk«

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

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 Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE**HAMBURG**

STEINHOFT 9 · TELGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

CHARLES DUNCAN & SONS, LTD

SLÆBEBAAD-, KULPRAM- OG LÆGTER-EJERE

Det ældste Bugserfirma i Verden, idet det har været etableret ved Tees-Floden som Duncan Brothers, Bugserbaad-Ejere, siden 1828.

EXCHANGE PLACE Telgr.-Adr.: TUGBOAT

MIDDLESBROUGH

Agent for Danmark og Sverige:

J. E. GRANZOW,
Nørresøgade 17, København.

Agent for Norge:

THOROLF HANSEN,
Bergen.

Etableret 1875. Telgr.-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.

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. 23

FREDAG 4. JUNI 1926

33. AARG

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

DET DANSKE REDNINGSVÆSEN

En af de mange Ting, som Ministeriet for offentlige Arbejder kan lære af Marineministeriet, er Hurtighed i Vendingen. Hvad Marineministeriet paatager sig eller faar paalagt, udføres altid omgaaende og i et saa tikkelig Tempo, at man skulde tro, at det var under dette Ministerium Telegrafvæsenet sorterede. Omtrent samtidig med, at det førstnævnte Ministerium nedsatte en Kommission til Undersøgelse af Betimeligheden af en Nedsættelse af Provinshavne-Taksterne, nedsattes en marineministeriel Kommission »til at gennemgaa forskellige Forhold vedrørende det danske Redningsvæsen, bl. a. dets Organisation, Administration og Stationsmateriel« med Kommandør A. G. Topsø-Jensen som Kommissionens Formand. Medens man endnu intet har hørt fra Havnetakstkommissionen — og man skulde ikke tro, at det var vanskeligt at komme til en Betænkning i denne Sag — foreligger der allerede en trykt Betænkning fra Marineministeriets Kommission vedrørende det danske Redningsvæsen.

Marineministeriets Kommission er ganske paa det rene med, at selv det mest udviklede Redningsvæsen aldrig vil kunne garantere, at der ikke forulykker Mennesker ved Strandingerne. Formaålet med Redningsvæsenet bør være at gøre Tab af Menneskeliv ved disse saa ringe som muligt, og da det maa erkendes, at det danske Redningsvæsen hidtil har løst sin Opgave fuldt ud tilfredsstillende, ja, har indlagt sig stor Fortjeneste og staar anerkendt ikke alene her hjemme, men ogsaa i Udlandet, vilde der ikke være nogen særlig Anledning til at foretage Forandringer ved denne Institution, hvis ikke de til Redningsvæsenet knyttede Forhold paa Vestkysten, som iøvrigt tidligere fremhævet, paa saa mange Maader havde forandret sig siden Redningsvæsenets Oprettelse. De egentlige Strandinger er aftaget betydeligt, hvorimod Fiskerne i højere Grad end tidligere kræver Redningsvæsenets Assistance, og Motoren er indført som Fremdrivningsmiddel i Fartøjer, hvilke sidste Omstændigheder har bevirket, at der dels fra visse Redningsstationers Side, dels ogsaa fra anden Side er rejst Spørgsmaal om at indføre Motorer i Redningsbaadene i større Omfang end allerede sket er, ja, endog om Oprettelse af ny Redningsstationer, Ønsker som i ikke ringe Grad vilde lægge Beslag paa Statens Midler. Kommissionen har da under Drøftelse af disse Spørgsmaal haft sin Opmærksomhed henvendt paa, om Installation af Motor i Redningsfartøjer, hvor den ikke findes nu, eller større Motor end den nuværende, kunde gøre Redningsbaaden mere ydedygtig end nu, og navnlig om dens Virkeomraade kunde gøres større. Disse Overvejelser har medført, at der foreslaas en noget forøget Anvendelse af Motorer i Redningsbaade, men til Gengæld foreslaas der ogsaa Nedlæggelse af enkelte Stationer, og endelig foreslaas nogle Stationer omdannet til Bistationer, hvorimod Kommissionen ikke har fundet Anledning til at fremkomme med Forslag til Oprettelse af nye Stationer.

MERE FRA KOMMUNISTERNES PARADIS

Da vi forleden her i Bladet omtalte de for al Handels- og Skibsfartsvirksomhed ganske utaalelige Forhold i Queensland, rørte vi aabenbart ved Forhold, der har bragt ogsaa vore hjemlige Redere de bitreste Erfaringer, og efter hvad der oplyses for os, er det ikke blot Queensland, der kan betegnes som et »Kommunisternes Paradis« idet Forholdene i andre australske Havne er ganske analoge med Forholdene i Bowen og de øvrige queenslandske Havne.

Vi skal nedenfor give nogle Prøver paa de Erfaringer, danske Redere har høstet i andre australske Havne, idet vi gengiver nogle Uddrag af de paagældende Kaptajners Rapporter til deres Rederier:

Losning 1. Rejse Melbourne.

Arbejdsforholdene her er noget for sig selv. Efter de bestaaende Regulativer vil det ses, at der er Regler for alt muligt. Der kommer daglig en Delegeret fra Arbejdernes Union og opholder sig et Stykke Tid ombord. Er der en Smule for meget i et Sling, maa der ikke tages imod den i Land, og vi maa atter hive den ombord og udtage, hvad der er for meget. Det er os forbudt at banke udenbords i Nærheden af Lastrummene, da Støjen generer Arbejderne, og vi er nødsaget til at følge den Delegeredes Bestemmelser, hvis ikke Arbejdet skal standse.

Arbejderne maa nok arbejde i Regnvejr, men da de er paa Timeløn saalænge de er ombord, enten de arbejder eller ej, er det klart, at det er utænkeligt at faa dem til at fortsætte under selv ganske let Regn.

Med Hensyn til Størrelsen af Slingene passes der nøje paa, eftersom hele Gænget ombord og i Land faar hver en Bøde paa £1.— i Tilfælde af, at en af deres Delegerede skulde komme og opdage det selv, og disse Delegerede færdes hele Tiden langs de arbejdende Skibe. Det er ogsaa dem, der forbyder os at banke udenbords i Arbejdstiden.

Arbejdet i Melbourne efter Mørkets Frembrud er saa elendigt, at der ikke losses mere paa en hel Nat med 3 Gæng end ca. 50,000 Fod ialt, og for dette betales der 50 pCt. mere i Timeløn pr. Mand, hvilket for een Luges Vedkommende bliver 150/- foruden Folkene i Land og Taljemænd, og bliver der saa blot en Draabe Regn hører alt Arbejde op.

Losning 2. Rejse Melbourne.

I Lasten ligger der altid flere Sling indstroppede og venter paa at blive hevet op, saa langsomt sker Modtagelsen i Land. Nu paa Slutningen havde Arbejderne i Land faaet et ondt Øje til vor Nr. 5 Luge og bogstaveligt maaltles hver 2. Slæng med Tommestok og derpaa følgende Udregning, om der skulde være over 300 Fod i Slængen. Hvis Stevedoren paastod, at der var under 300 Fod, lod de den hænge, og de satte eller lagde sig ned. Der var intet andet at gøre end at hive den op ombord igen og tage et Brædt ud. Vi havde maalt Sling efter, som var refuseret i Land og

fundet dem under 300 Fod. Der er intet at stille op med Arbejderne. Der har været en Commission fra Redwood Export Co., fra San Francisco, som har været ombord for at se Losningen, som de vidste god Besked med var skandaløs, men hvad de saa overgik ganske deres Forestilling derom. Det lykkedes Sekretæren at faa et Fotografi ned over Kajen visende Arbejderne liggende og siddende rundt om og vore Sling hængende og vente paa Modtagelse.

Geelong: Vi havde her den ene Længde af Faldebrastappen ude, men da den ikke naaede helt ned til Kajen, surrede vi en solid Stige til den nederste Ende af den. Det drejede sig kun om en 3 Fod. Den blev benyttet af Havnemester, Toldvæsen o.s.v., men Arbejderne nægtede at komme ombord. Vi maatte anbringe en svær tømret Trappe, som vi havde, paa Kajen og med Stræbere gøre den urokkelig fast til Kajen og derpaa anbringe en Landgang lavet af 2 Stillingsplanker med Tværribber over til Reposen paa Enden af Falderebrastappen. Først da dette var færdigt vilde de komme ombord, og saa maatte vi yderligere betale £6.— i Ventepenge til Arbejderne.

At indkassere Demurrage i Melbourne i Henhold til Certepartiets Bestemmelser er efter Sagførerens Mening ganske udelukket, dels paa Basis af de gældende Love og Bestemmelser for Losning, og dels fordi ingen tør gaa imod Arbejderne.

I Bowen, som vi omtalte sidst, fortsætter de kommunistiske Arbejdere deres taabelige Fremfærd, hvorved de foruden at ødelægge Havnens Handel og Skibsfart utvivlsomt i en overskuelig Fremtid vil have opnaaet derved at save den Gren over, paa hvilken de selv sidder.

Følgende Beretning afgiver et grelt Eksempel paa, hvorledes Arbejderne søger at tilrive sig al Magt og Bestemmelsesret i den nævnte Havn.

Dampskibet »Nerbudda« ankom for kort Tid siden til Bowen fra Liverpool, og Havnearbejderne der nægtede at losse 600 Tons Maskingods til en Sukkerfabrik i Mackay. Nægtelsen skete i Henhold til Ordre fra Fagforeningen i Mackay, idet det hævdedes, at da Maskinerne var bestemt til Brug i Mackay-Distriktet, burde de losses i Mackay og ikke i Bowen. Skibets Agenter hævdede paa deres Side, at de kun handlede i Overensstemmelse med Konnossementet og udførte Afskibernes Ordre. Havnearbejderne fastholdt imidlertid deres Nægtelse, hvorfor Damperen afgik til Townsville med Maskinerne om Bord.

Handels- og Voldgiftskommissionen i Brisbane havde netop da til Overvejelse faaet forelagt en Ansøgning fra Arbejdsgiverne i Havnene om, at det af Staten udstedte Reglement angaaende Arbejdet i Havnene maatte blive ophævet eller suspenderet for Bowens Vedkommende som Følge af paastaede Brud fra Arbejdernes Side paa dette Reglement, og Tilfældet med »Nerbudda« blev derfor ligeledes forelagt Kommissionen.

Forslag til Rederne.

Arbejdsgivernes Repræsentanter meddelte Kommissionen, at Fagforeningen under en Drøftelse af Sagen havde stillet to Forslag. Det første gik ud paa, at der skulde sendes Folk fra Mackay til Bowen for at losse Maskingodset, og at Skibet skulde betale Omkostningerne herved samt ved Folkenes Ophold. Dette Forslag var imidlertid uantageligt. Det andet Forslag gik ud paa, at de tunge Stykker skulde losses i Bowen og Resten i Flat Top. Rederen vilde imidlertid ikke paatage sig Ansvaret for at ændre Ladningens Bestemmelsessted. Skibet maatte losse i Overensstemmelse med Konnossementet. »Nerbudda«s Ladning var kon-signeret til Bowen, og Rederiet kunde derfor kun betragte det som Ladning til denne Havn. Det blev ligeledes meddelt Kommissionen, at »Nerbudda« vilde vende tilbage til Bowen nogle Dage senere for at losse

Ladningen, at Konnossementet var udstedt i England og at Sælgerens Agent havde fastsat Bestemmelsesstedet. Agenten kunde ikke være forud indtaget mod Mackay som Havn, men havde tilsyneladende foretrukket Bowen som Lossehavn, da det til Tider var vanskeligere at losse paa den aabne Red ved Mackay end ved Molen i Bowen. I Mackay maatte der anvendes Lægter, der bragte Ladningen op ad Floden.

Repræsentanter for Arbejderne i Mackay udtalte, at efter deres Mening skyldtes Spørgsmaalets Opstaaen udelukkende, at Skibsfartens Folk ønskede at drage Trafikken bort fra Mackay, hvilket der ikke var nogen Grund til, da det var billigere at sende Varerne til Mackay.

Arbejdsgivernes Repræsentanter benægtede bestemt, at Skibsfarten havde saadanne Hensigter.

Kommissionens Formand, Dommer *Webb*, udtalte, at Rederne utvivlsomt fremtidig ikke vilde tage Varer til Bowen, som burde gaa til Mackay.

Det endelige Resultat blev, at Arbejderne i Bowen skulde losse Maskingodset fra »Nerbudda«, og Folkene forlangte Sikkerhed for, at der ikke fremtidig vilde blive sendt Maskingods til Losning i Bowen, naar Varerne skulde til Mackay.

Arbejdsgivernes Repræsentanter hævdede paa deres Side, at Rederierne var forpligtede til at losse deres Ladninger, hvor som helst Afskiberne ønskede det, og det stod ikke i deres Magt at ændre noget heri.

BELGISKE TØMMERIMPORTØRER I DIKTATORROLLEN

I Fjor dannedes der i Bryssel en Forening af Tømmerimportører fra Østersølandene og Norge, og skønt det aldrig er blevet almindeligt kendt, hvilke Betingelser Foreningens Medlemmer maatte acceptere, har vi dog, skriver *The Scandinavian Shipping Gazette*, bragt i Erfaring, at intet Medlem af Foreningen kan købe Tømmer gennem en Mægler eller Agent, som ikke har sluttet sig til Foreningen, og ikke heller maa noget Medlem fragte Skibe gennem en Mægler eller Befragtningsagent, der ikke har sluttet sig til Foreningen.

Foreningen har paatvunget praktisk talt alle belgiske Skibsmæglere, der giver sig af med Tømmerbefragtning, følgende Betingelser:

1) Ikke at tilbyde eller kontrahere Ladninger bestemte til belgiske Havne, saafremt Befragteren (Købmændene) ikke er en af Foreningen anerkendt Tømmerimportør.

2) At stipulere i Certepartiet, naar der er Tale om Part-Ladninger, at Befragterne (Købmændene), der eventuelt skal komplettere Damperens Ladning, ogsaa skal være anerkendte som Medlemmer af Foreningen.

Dette skal stipuleres i Certepartiet, selv naar saadanne Part-Ladninger slutes i et eller andet fremmed Land og sælges c.i.f. eller paa anden Maade.

Disse Bestemmelser er ikke bindende, naar det drejer sig om rundt Tømmer, haardt Træ, amerikansk Træ, Stave eller Sveller.

Foreningen har yderligere forlangt, at Skibsmæglere til Certepartier for Part-Ladninger føjer en Bestemmelse af følgende Indhold:

En cas d'affrètement partiel, les co-chargeurs doivent être reconnus par le Syndicat des Importateurs de Bois du Nord en Belgique.

(Hvor det drejer sig om Certepartier for Part-Ladninger, skal de Befragtere, der kompletterer Ladningen være anerkendte af det belgiske Syndikat af Tømmerimportører fra Skandinavien.)

Nogle faa Maaneder senere (i Oktober i Fjor) bestemte Foreningen, at de ovennævnte Regler ikke skulde gælde for Ladninger kommende fra Danzig og fra Reval eller fra nogen Havn beliggende mellem disse to (Memel, Libau, Windau og Riga).

FORTVIVLEDE FRAGTFORHOLD FRA AUSTRALIEN

I herværende Blade omtales den Depression, hvori Skibsfarten for Tiden befinder sig, skriver vor Generalkonsul i Australien *Ove Lunn* i en Indberetning til Udenrigsministeriet. Skibsredere og shipping agents, som er interesserede i oversøisk Handel, er — siges det — forberedt paa i de næste faa Maaneder at gaa den værste Situation imøde, som man har været Vidne til siden før Krigen. Fragtraterne trykkes af Trampskibene, og der er en udtalt Knaphed af Eksportvarer for Ruteskibene.

Særlig er Hvedefragterne bleven »cut to ribbons« af Trampskibene ved Redernes »gambling on the chance« for at skaffe Returfragt for at kunne udføre en Rundrejse uden Tab. Et Skib har saaledes i disse Dage i Sydney indtaget en fuld Last af Hvede til United Kingdom til en Fragt af 24 sh. pr. Tons, hvilket er den laveste Fragt, som er akcepteret siden længe før Krigen; og siden den Tid er Skibsfartens Omkostninger vokset betydeligt. De lave Fragter, som Trampskibene har akcepteret, har influeret paa Frag-

ten for »wheat parcels«, som Ruteskibene stoler paa skal bringe dem igennem den magre Periode fra nu af til September. Fragten for »wheat parcels« er saaledes bleven reduceret til 20 sh. pr. Tons eller den laveste Fragt siden 1907-08.

Som et Tegn paa den fortvivlede Konkurrence mellem Ruteskibene for Returfragt nævnes den fri Lagring, som Smøreksporthøverne skaffer sig paa Rederiernes Bekostning. Da det engelske Smørmarked for Tiden ikke er særlig lyst for de australske Eksportører, er disse ikke altfor ivrige efter at faa deres Smør afsted, og at holde Smørret i Fryserum — er dyrt. Rederne indvilger derfor i at modtage Smørret i Sydney, før Damperne har udlosset deres udgaaende Last, og Smøreksporthøverne faar saaledes deres Smør oplagret i Skibenes Fryserum, medens disse gaar til Brisbane eller nordligere Queensland-Havne for at losse og laste. I mange Tilfælde opnaar Smøreksporthøverne saaledes en Maanedes gratis Oplagring.

HAVNEFORHOLDENE I BRASILIEN

Aktieselskabet Borgestad har sendt en Skrivelse til Norges Rederforbund angaaende Losseforholdene i Brasilien i Anledning af, at den brasilianske Legation i Oslo havde meddelt, at Havneforholdene i Santos og Rio de Janeiro skulde være helt normale og tilfredsstillende, hvad Lastning, Losning og Distribue- ring af Lasten angaar.

Til nærmere Belysning heraf meddeler Rederiet »Borgestad« følgende faktiske Oplysninger, som det mener bør komme til Redernes Kundskab:

Et af Rederiets Skibe, et Motorskib paa 8,450 Tons d.w., blev i December 1925 sluttet med Stykgods fra Antwerpen til Rio de Janeiro, Santos og Rio Grande do Sul. Lastningen foregik i Februar, og der indlastedes ca. 4,000 Tons Last til Rio de Janeiro, ca. 2,700 Tons til Santos og ca. 1,100 Tons til Rio Grande do Sul. Garanteret Lossekvantum kunde ikke opnaas, og der blev stipuleret »liner's terms« for Losningen. Efter indhentede Oplysninger gennem den norske Legation i Rio de Janeiro skulde man kunne gøre Regning paa følgende Ekspeditioner: I Rio de Janeiro 65 Tons pr. Luge pr. Dag om Dagen og 60 Tons om Natten.

I Santos ca. 300 Tons Cement og ca. 200 Tons Stykgods pr. Dag, og i Rio Grande do Sul 80 Tons pr. Luge pr. Dag.

Skibet har 5 Luger og selv med foranstaaende sene

Ekspeditioner skulde man kunne gøre Regning paa at være udlosset omkring 15. April, Søn- og Helligdage taget i Betragtning, ligesaa Tiden, der medgaar til Sejladsen mellem Lossehavnene.

Imidlertid blev Resultatet som følger:

Skibet ankom til Rio de Janeiro om Eftermiddagen den 16. Marts og begyndte næste Dag at losse i Lægtære, og fik et Par Dage derefter Losseplads ved Kajen. Først den 14. April var de 4,000 Tons udlosset. Til Santos ankom Skibet den 15. April og fik Kajplads efter 20 Timers forløb, men Losningen gik elendigt, saa at de ca. 2,700 Tons ikke var ude før 30. April, da Skibet afsejlede til Rio Grande do Sul, hvortil det ankom 4. Maj for at losse de resterende ca. 1,100 Tons. Den 12. Maj var Skibet endelig udlosset, 57 Dage efter Ankomsten til Rio de Janeiro.

Kaptajnen og ligeledes Rederiets Agenter paa de forskellige Pladser har gjort alt muligt for at paa- skynde Ekspeditionen, men forgæves.

Forannævnte Ekspeditioner skulde altsaa være »normale« Forhold i brasilianske Havne for Tiden, men deraf følger, at det maa være en ufravigelig Regel at holde ud for garanterede rimelige Ekspeditioner i disse Havne, og dertil betinge sig en Demurrage, som helt dækker Tabet ved at blive liggende over.

FRA UGET IL UGE (fortsat)

Det er en Kendsgerning, at der hersker stor Rivalitet mellem de belgiske Skibsmæglere, og i al Almindelighed arbejder de ikke harmonisk sammen, hvilket forklarer Grunden til, at praktisk talt alle de Mæglere, der giver sig af med Tømmerbefragtning fra Østersøen, har været nødsagede til at underskrive paa Foreningens Betingelser af Frygt for at blive udelukkede fra al Befragtning, skønt ingen af Mæglerne billiger den Holdning, Foreningen indtager.

Det forlyder, at nogle Mæglere og Tømmeragenter allerede skal være blevne straffede af Foreningen for at have forbrudt sig mod den »Lov«, Foreningen har givet.

For kort Tid siden indtraf der imidlertid et Tilfælde, i hvilket Foreningen gik saa vidt som til at udelukke et tysk Rederi, »Rheederei Aktien Gesellschaft

1896«, fra alle Tømmerfragter til Belgien indtil Slutningen af Juni, og for at sikre sig, at Foreningens Afgørelse blev gennemført, tilstillede den sine Medlemmer, Skibsmæglerne og Tømmeragenterne, et Cirkulære indeholdende Foreningens Afgørelse samt en Liste over de Skibe, det nævnte Selskab ejer eller har tidsbefragtet.

Skibsmæglerne er selvfølgelig ganske uden Indflydelse paa disse Spørgsmaal samt paa de Afgørelser, Foreningen træffer.



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 Fløjtefænder og flere Fyrlynier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafgifter:

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

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af henværende Firmaer til faste Priser:

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Fritager 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. **Lods** ved Havnen og i Fyrskebet „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. Havnepladsen. — **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 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. **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 Indsejlingsrenden i Holbæk Fjord 5,65 m, Bredden 30 m, samme Dybde i Trafikhavnen. Bolværkerne 1,9 m. over D. V. Ourøløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Rørvig.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1.50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning 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 Teglhølmens 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 à 5,9 m. — Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 50 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrændinger 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 eller andre Skibsforbrændinger, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 50 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lossedes, 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 (Orlogsværkets), 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** **Pakhuseplads**
Faste Takster. langs Kajerne. til Leje.

Elektrisk Lossebelysning. Store Oplagspladser.

Tankanlæg

for Petroleum, Benzin og Brændselolie.

Kran, 6 ts. Kreaturstalde.

Maskinværksteder, Ophalingsbedding, Skibsværft og 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 Hjalpeskruer, 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 Kølhalingspladser, 2 Ophalingsbedding til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

THE BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCE'S AARSMØDE

Af forskellige Grunde har det vist sig umuligt at Arrangere Konferencens Aarsmøde, der som bekendt var fastsat til 14. Maj, men paa Grund af Konfliktten i England blev udsat indtil videre, i Maanederne Juni, Juli og August.

Det er derfor foreslaet, at Mødet henlægges til September eller muligvis paa Grund af det sene Tidspunkt og de usædvanlige Forhold helt annulleres. Bestyrelsen vil i den nærmeste Tid træffe endelig Afgørelse herom.

"DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBÆRETNING

København, den 1. Juni 1926.

Frugtmarkedet bliver mere og mere kaotisk, jo længere Strejken i U.K. vedvarer.

Som rimeligt er, er Kulfragterne fra Amerika til de forskellige Destinationer faste, uden dog at være pralende, og de engelske Kulexportører begynder nu ogsaa at tage Tonnage fra Danzig og Rotterdam. Danzig-Manchester rapporteres sluttet til 10/6d., fri og garanteret Losning, og en saadan Rejse kan betale sig, men det er dog kun en Brøkdel af den disponible Tonnage, der kan finde Anvendelse i denne Fart, i hvert Fald foreløbig. Rotterdam-London ses sluttet til 3/10½d. F.O.B. og fri Losning, Antwerpen-Grimsby 3/6d. F.I.O., Rouen-Immingham 4/10½d. Rotterdam-Manchester noteres kun i 5/-, fri Losning, men det er sandsynligt, at disse Rater maa komme op. Dersom Strejken bliver langvarig, er der Muligheder for en livligere Trafik, og blandt andet maa Trælastmarkedet fra Østersøen reagere, før eller senere. Trælastfragterne er forsaa vidt allerede fastere, omend ubetydeligt, og 1/- à 2/- mere pr. Std. kan ikke gøre nogen væsentlig Forandring i Regnskabet.

Den store Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Amerika har mærkværdigvis virket i modsat Retning paa Kornfragterne, men da mange Redere absolut vil undgaa U.K., faar de kontinentale Importører meget billige Baade. Rederne gør Regning paa at faa Bunkers og hurtige Ekspeditioner paa Fastlandet, og derfor hellere tager det mere sikre til en lidt lavere Rate fremfor det usikre til noget højere Betaling. En Gang med Tiden — omend der endnu maaske er længe til — maa Frugtmarkedet som Helhed vel komme ind under mere normale Forhold. Indtil da maa der disponeres med stor Forsigtighed, og man forstaar fuldt ud de Redere, der lægger op, fremfor at tage unødigt store Risikoer uden ringeste Udsigt til nogen nævneværdig Fortjeneste.

La Plata er meget godt repræsenteret for prompt Lastning, uden dog at kunne betegnes som noget oplivende Marked, thi Befragterne har nok at vælge imellem og forstaar at anvende alle Midler for at holde Raterne paa et lavt Niveau. Det skulde synes forhastet at acceptere 16/6d. fra Lorenzo til U.K.-Cont. pr. 1/31. August, hvilket en 5,000 Tonner har gjort. Det er ikke usandsynligt, at denne specielle Baad ejes eller disponeres af een af de store Befragtere, som saaledes

paa en fin Maade markerer, hvorledes Markedet antagelig vil udvikle sig. La Plata er og bliver et ustadigt Marked, og til Trods for, at alle Betingelser burde være til Stede for en Opgang for Juli- og August Afskibning, er det haabløst at forudsige nogetsomhelst. Selv de mest erfarne Redere har ofte brændt Fingrene.

TRÆLASTMARKEDET

De seneste Afslutninger til U.K. og Kontinentet viser en lille Opgang. Det er gode Tegn, naar Befragterne bliver ivrige efter at sikre sig Tonnage, og Rederne maa nødvendigvis forlange mere, end hvad der bydes, naar Ekstraudgifter til Bunkers og den forøgede Risiko tages i Betragtning. En Ladning paa 1,050 Stds., Walkom/Ostende pr. 15/6, har været i Markedet de sidste 3 Maaneder, til en Begyndelse til 33/6d. à 34/-, senere til 32/6d. à 33/-. Nu antydes 35/-, og 36/- à 37/- vil være mest passende.

Hvidehavsbeefragterne har ogsaa maattet gaa op i Raten, omend det ikke er meget, men det er dog værd at tage med.

Canada er ogsaa noget bedre. Pictou-W.B.E.I. er gjort til 62/6d. een, 65/- to Lossehavn.

KUL, KOKS ETC.

Danzig-Manchester er, som allerede nævnt, sluttet til 10/6d. med garanteret og fri Losning, og vistnok endog garanteret Lastning. Det er ikke saa let at blive klar over Forholdene i Danzig; de rapporterede Ekspeditioner er yderst forskellige, og »stem« er nu vanskeligt, for ikke at sige umuligt at opnaa før ult. Juni. Rotterdam faar al ønskelig Tonnage og til billige Rater. Til Esbjerg bydes 4/9d. à 5/-, til god dansk Havn indenfor Skagen 5/- à 5/3d., Elben 4/-, Østnorge 9/- (1,000 Tonner).

For Bunkers betales i Rotterdam ca. 22/6d., Danzig ca. 18/-, Kielerkanalen ca. 23/-, og til Sammenligning er der for smaa Partier i Grangemouth forlangt og faaet 35/-, medens Brixham noterer 42/-.

MIDDELHAVET ETC.

Noteringerne fra Rotterdam, Emden og Danzig ligger vedvarende uforandret. Rotterdam/Øerne betaler 8/-, Gibraltar 8/3d., Oran 7/9d., Port Said 9/3d., Emden/Passages 8/1½d., Leghorn 8/3d., Malaga 11/-. Af hjemgaaende Afslutninger bemærkes: Melilla/Rotterdam 4/9d., Huelva/Rotterdam 5/3d., Bilbao/Grangemouth 6/9d. Beni-Saf/Philadelphia har betalt 7/-, og Huelva/Staterne 10/6d. Sortehavet/Liverpool direkte, Oliekager 14/9d. Dette sidste Marked har været ret uvirksomt i de sidste Dage, Donau ligesaa, men da Vandstanden paa Sulina Bar nu er betydelig bedre, ventes nye Ladninger snart, og bedre Rater end de sidst betalte maa til for at tiltrække Tonnagen. .

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 Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

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

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

Dobbelte Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksted. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhaltungsplads, 4 Kulkraner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egenvægt og i Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts Egenvægt. Havnen isfri. Svitzers Bjergningsdampere fast Station samt lokale Bjergnings- og Slæbedampere.

NEXØ

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

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

Losning og Lading besørges af Modtageren.

Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaåbning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstamrer, 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 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 Arbejdskolonie. Jernbanespor hele Havnen undt, Kølhaltungsplads, 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 6-6 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 Tidsrummet fra 15. Decbr. til 14. Marts afgiftfri.

Ingen Lodstvang

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

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

Losning og Lastning besørges ved Stevedore til faste Takster. **Jernbanespor** hele Havnen rundt. **Dampkran**, kører paa Havnesporene, Løfteevne 6.000 Kg. **Flydekran**, Løfteevne 4.000 Kg. **Kornelevator** ved Havnebassinet, Kornsluger ved 20 Fods-Bolværket. Elektrisk Lys over hele Havnen samt Materiel til elektrisk Belysning i Skibene. Maskinfabrik, Skibsbyggeri og Kølhaltungsplads for mindre Skibe.

NØRRESUNDBY

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

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

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

Vand betales med 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, Kølhaltungsplads 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. **Lodsening:** Fra Søen til Stige Lodsfrifred. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havens Damp- og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørges af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbedding for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajeplads 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. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8 1/4 m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 " " "

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales 1/3 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. Dykkerasistance forefindes. Kølhaltungsafgift 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.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDLEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn

Telefon:

Central: 243 · 8876 · 7656

Hovedforhandler af Statens Papir

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH
NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN

Torsdagen den 27. Maj 1926 afholdt *Pensionsforsikringsanstalten* Generalforsamling og Repræsentantskabsmøde.

Det fremgik af Beretningen for Aaret 1925, at Interessen for Pensionssagen var vokset saavel indenfor Arbejdsgivernes som indenfor Funktionærernes Rækker. Aaret var forløbet tilfredsstillende, skønt Erhvervene — ikke mindst paa Grund af Arbejdsurolighederne og Kronestigningen — havde arbejdet under meget vanskelige Forhold. En god Reklame for Anstalten havde det været, at langt den overvejende Del af de Arbejdsgivere, der allerede var traadt i Forbindelse med Anstalten, var fuldt tilfredse med det System, som Anstaltens Virksomhed var baseret paa, og denne Tilfredshed havde blandt andet givet sig Udslag i, at en hel Række Selskaber og andre Institutioner var gaaet med til at forhøje det Tilskud til Pensionsforsikringen, som de som Arbejdsgivere plejede at give, saaledes at Funktionærernes Pensioner var blevet betydeligt forhøjede. Hvad angik Arbejdet blandt Landets Kommuner, blev det meddelt, at nu ialt 24 Kommuner havde indtegnet Funktionærer i Anstalten.

Der var i 1925 tegnet ialt 1,381 Forsikringer til et aarligt Aldersrentebeløb af Kr. 852,168.79, hvortil er knyttet Invaliderenter til et lignende Beløb og Enkepensioner til et aarligt Maksimumsbeløb af Kr. 307,962.86 foruden Børnerenter. Desuden tegnedes i Aarets Løb 197 Livrenter til et aarligt Rente-beløb af Kr. 159,632.61.

Den løbende Aarspræmie for de pr. 31. December 1925 ikraftværende Forsikringer androg herefter Kr. 2,710,822.98. Denne Forsikringsbestand repræsenterer Alderspensioner til et samlet aarligt Rentebeløb af Kr. 9,083,666.04, hvortil er knyttet Enkepensioner til et aarligt Beløb af Kr. 2,609,746.78 foruden Børnerenter.

Aarets Præmieindtægt inklusive Indskud havde andraget ialt Kr. 2,673,567.73 eller ca. 126,000 Kr. mere end for 1924.

Der blev i Aarets Løb anmeldt 16 Invaliditetstilfælde og 17 Dødsfald, som har medført Udbetaling af Pensioner, og Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger androg herefter Kr. 175,582.26.

Driftsoverskud ca. ¼ Million.

Anstalten har i 1925 ligesom i de foregaaende Aar arbejdet med meget smaa Anskaffelsesomkostninger, der er blevet afholdt af Aarets Drift. Skønt Tilgangen for 1925 har været en Del større end for 1924, er det alligevel lykkedes Anstalten at reducere Anskaffelsesomkostningerne med et mindre Beløb.

Naar de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlæggelser har fundet Sted, og der paa Inventaret er afskrevet et passende Beløb, slutter Regnskabet — inklusive Overførslen fra forrige Aar — med et Driftsoverskud paa Kr. 246,675.89, som anvendes saaledes, at der til Sikkerhedsfonden, hvortil der i Forvejen var henlagt 695,000 Kr., yderligere henlægges Kr. 61,000.00, hvorved denne Fond holder sig paa det i Livsforsikringslovens § 17, 2. Stk., fastsatte Maksimum. Til Bonusfonden henlægges Kr. 125,000.00, hvorefter Henlæggelserne til denne Fond ialt andrager Kr. 325,000.00, medens

der til Aktionærerne afsættes Kr. 50,000.00 (5 pCt. af Aktiekapitalen eller Maksimum af den Forrentning, Vedtægterne tillader), Kr. 10,675.89 overføres i ny Regning.

Det fremhævedes i Beretningen, at *Pensionsforsikringsanstalten*, der stadig arbejder med virksom Støtte fra saavel Erhvervs- som Funktionærorganisationerne og som Følge deraf er i Stand til at reducere Omkostningerne til det mindst mulige, vil være i Stand til i det lange Løb at byde de bedste Betingelser, d. v. s. de størst mulige Pensioner, idet Overskudet i fuldt Maal kommer de forsikrede selv tilgode, og man pegede endvidere paa det uheldige i, at Pensionsforsikringerne spredtes mellem flere Pensionsforsikringsselskaber, idet en saadan Splittelse kunde medføre, at Funktionærerne ved Pladsskifte fik deres Forsikringer slaaet i Stykker, medens det jo netop var Meningen med den forsikringsmæssige Ordning at sikre Policernes Opretholdelse ved Pladsskifte i saa stor Udstrækning som muligt.

Da der allerede ved Anstaltens Oprettelse — navnlig fra Haandværkerkrede — var fremsat Ønske om, at Anstalten ogsaa indrettede Forsikringsformer, der kunde have Interesse for Haandværkerkrede, og de egentlige Pensionsforsikringer ikke syntes at slaa an i disse Kredse, havde man udarbejdet en ny Tarif, en saakaldt *Familieforsørgelsesforsikring*, som yder dels en kontant Sum, der udbetales paa et nærmere aftalt Tidspunkt (naar forsikrede fylder 60 eller 65 Aar), og som dels ogsaa yder en god Betyggelse, for saavidt Familieforsørgeren skulde falde bort inden Forsikringstidens Udløb.

Køb af Ejendom.

Paa Grund af utilstrækkelige og daarlige Lokaleforhold havde Anstalten set sig om efter en anden mere tidssvarende Ejendom end Ejendommen Peder Skramsgade Nr. 1, hvor Anstalten nu i 7—8 Aar havde haft til Huse. Man havde derfor solgt den gamle Ejendom og købt Ejendommen Vestre Boulevard Nr. 38, hvortil Anstaltens Kontorer kunde henflyttes i Løbet af Sommeren 1926.

Beretningen gav Anledning til en længere Diskussion, hvori deltog de Herrer Konsul M. Kragelund, Revisor Ad. B. Hansen, Maskinmester O. Bouet, Byrådssekretær André Hansen, Forretningsfører M. F. Dam, Maskinmester K. A. Rasmussen, Formand Chr. Vording, Murermester A. Andersen, Kontorassistent Peter Olesen, Kaptajn H. P. Hagelberg, Direktør E. Maegaard foruden Bestyrelsens og Repræsentantskabets Formand og Direktionen.

Repræsentantskabet genvalgte Ingeniør Einar Jørgensen som Formand og Overgartner N. Risum som Næstformand for Repræsentantskabet.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Overretssagfører J. Werner, Bankdirektør Emil C. Hertz og Forretningsfører M. F. Dam genvalgtes.

Paa Generalforsamlingen genvalgtes de efter Tur afgaaende Repræsentanter for Aktionærerne, Konsul M. Kragelund, Direktør Knud S. Sthyr, Overretssagfører Gunnar Sally og Direktør Gunnar Gregersen.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kulfragterne behersker Markedet, og forudsat Efterspørgslen vedvarer, maa de andre Ladninger følge Trop. Hidtil er det dog lykkede Kornbefragterne at faa den ønskede Tonnage til deres Rater, specielt fra Montreal, hvorfra sluttes til ca. 12 Cents Antwerpen-Rotterdam, ½ Cent mere til Hamburg, Marseille eller Genoa 3/1½d., Southampton 3/3d., Danmark-Sverige-Finland ca. 20/22 Cents til 3/4 Lossehavne. Hampton Roads/U.K. er fast omkring Doll. 3.00, fri Losning, Øerne 14/-, Malta 16/-, Vest Italien Doll. 3.10, Rio 17/6d., Buenos Aires 18/6d., Montevideo Doll. 4.15. Adskillige Baade er sluttet for Korn fra Gulfen til U.K. 3/6d., Bordeaux-Hamburg 3/4½d., Antwerpen-Rotterdam 3/3d., og flere søges til samme Rater. Galveston/3 svenske Havne skal være sluttet med Liners til 21½ Cents, Hvede. Cuba er mere reserveret, Basis 17/6d.—18/- U.K.-Cont. Medens dette skrives rapporteres en Bedring i Markedet fra Montreal, med 13 Cents betalt for større Baad til Antwerpen-Rotterdam. Nord Pacific

er nominelt omkring de 30/- for prompt og August/September Afskibning.

SYDAMERIKA

De eneste udgaaende Befragtninger for Kul fra denne Side er Rotterdam/Montevideo 14/3d., Buenos Aires 14/6d. Hjemgaaende er sluttet usædvanlig mange Baade for helt prompt Lastning, og endvidere een enkelt Augustbaad.

Bahia Blanca/Antwerpen har betalt 16/- for 6,500 Tonner. Buenos Aires/U.K.-Cont. 16/6d. og 17/6d. for 5,000/6,000 Tonnere, med Option af Skandinavien til 19/- Basis een Lossehavn. En 4,200 Tonner, Lorenzo Lastning, har faaet 20/6d. til een Lossehavn Bergen-Stockholm Range, alt pr. prompt, og 5,000 Tonner, 1/31. August Lorenzo/U.K.-Cont. Gibraltar-Hamburg Range 16/6d. Det er forstaaeligt, at de prompte Baade har vanskeligt ved at tvinge Raten i Vejret, men urimeligt, at August Tonnage sluttes nu til samme Rater som prompte Baade.

(Fortsættes Side 375).

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

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.: "Holmøld"
Amallegade 38

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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

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.

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

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

Dampskibsagent.
Speditions- og Toldklarings-Forretning.
Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

HANS SVENNINGSEN

AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN

BEFRAGTNING KLARERING HAVARIAGENTUR

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

S T A T S G Æ L D

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den nationaløkonomiske Forening i Stockholm har i de senere Aar viet sit første Sæsonmøde til en indgaaende Drøftelse af Regeringens Forslag til Finanslov. Saaledes ogsaa i Aar, hvor det var selve Statsraad Wigforss der var Indlederen. Hans Foredrag, der findes i det sidste Hæfte af *Økonomisk Tidsskrift*, er i høj Grad interessant og fortjener den videste Udbredelse; det samme gælder det Indlæg i Diskussionen, som kom fra Kammerretsraad Carleson. Han kom ind paa det ellers saa fredlyste Omraade der hedder Gældstiftelse i og til Staten, og saavel han som Statsraad Wigforss lod forstaa, at der nu er en helt ny Opfattelse ved at arbejde sig frem. De gamle Synspunkter og Metoder er blevet forældede, fordi de ikke førte til gode Resultater. Derfor maa de afløses nu og vil blive det, først i de nordiske Lande, senere i alle de andre civiliserede Stater i Verden. Paa dette Omraade staar vi foran en helt ny Tid.

Kammerretsraad Carlesons Ræsonnement var det, at Staten altid skal sørge for de økonomiske Institutioners Kapitalbehov ved lidt efter lidt at belaste de perpetuelle Renters Konto. Man maa ikke regne med nogen Mindskning i dette Kapitalbehov. Det er ikke blot Udvidelserne i Driften men ogsaa de tekniske Forbedringer, som kræver flere og betydende Kapitaludlæg. Derfor fandt Hr. Carleson det saa betænkeligt at nedsætte Skatterne med 25 Millioner og forøge Gældsbyrderne med 37 Millioner. Det var den helt gale Vej man gik, ikke mindst fordi det som Regel altid var saadan, at en ikke ringe Del af de laante Midler blev anvendt paa en saadan Maade, at der ikke kunde regnes med nogen sikker Rente.

Den Mistvivl som Hr. Carleson lod komme til Orde, da han talte om den svenske Laanepolitik, var fuldt ud begrundet og hvad han fremførte kan i Virkeligheden ogsaa gælde om vort Land. En af Hovedindvendingerne, som man maa rette imod hele den Politik der er ført i de senere Aartier er den, at man ikke mere følger den gamle Grundsætning som fordrer, at man kun maa placere Laanemidler i indtægtsgivende Foretagender, hvis Nettoafkast kan bestride Renten af Statsgælden. Meningen er altsaa, at det ikke skal være nødvendigt at gøre Indgreb i Skattemidlerne for at forrente og amortisere Gælden. Men er dette rigtigt, er der god Grund til at spørge om det i Længden kan være helt rigtigt at basere Statsgældens Forrentning paa saa uvisse og konjunktursvingende Indtægter som Udbyttet fra Statens Vriksomheder og Laanefonden. Udviklingen synes at løsne dette Forhold en Del og det er sikkert kun godt. Alt for mange af Statens Foretagender lider nu under, at de skal forrente Laan der er optaget paa en højst uøkonomisk Maade. Man kan blot se paa Jærnbannerne. Utvivlsomt var Næringslivet saavel i Sverige som her langt bedre tjent med en klækkelig Takstnedsættelse end med en ringe Skatteleindring. Men Taksterne gaar ikke ned. Hvorfor? Fordi Bankerne maa opstille de Forretningskrav som Rigsdagen har stillet.

Tænker man Problemerne igennem, finder man ikke saa lidt Formalisme. Det er saaledes kun en halv

Sandhed, naar det hedder, at Renten af Statsgælden ikke bestrides af Skattemidler. Man maa jo blot erindre, at mange af Statens Foretagender i deres Drift har Karakter af Beskatning. Særlig gælder det Postvæsenet, der bevidst drives som en Art Skattedepartement; men man kan nævne flere andre »Væsner«, der arbejder ivrigt for at formere Gælden. Naar alt kommer til alt, er Nettoafkortningen fuldstændig afhængig af den Monopolstilling, som de forskellige Institutioner har faaet.

Ud fra saadanne Synspunkter kan man ikke andet end stærkt kritisere det ganske ufuldstændige Grundlag, der danner Basis ogsaa for den danske Laanepolitik, der tilmed i Praksis er blevet til noget ganske andet end i Teorien. Den Grundsætning, som man hidtil har fulgt, er ikke den, at Penge bør laanes ud kun til produktive Formaal, men snarere den, at produktive Foretagender bør finansieres gennem Laan. Der er saaledes ikke Tale om at indskrænke Laanene til den strængt nødvendige — og man er ganske naturligt ført ud i en rædsom Slendrian.

Man er med Aarene kommet langt bort fra Aanden og Bogstaverne i de gamle Teorier for Optagelsen af Laan, og det har derfor vist sig ganske umuligt at opfylde Kravene om Statsgældens Selvforsørgelse. Paa dette, som paa saa mange andre Omraader er det de halve Sandheder, som bestemmer Handlingerne. Hele Amorteringsanlægget i Statens Forvaltning er næppe at anse for andet end Selybedrageri, saa længe man hvert Aar laaner det mangedobbelte Beløb. Den megen Tale om Amortisering er jo kun lidet værd, saa længe man ganske regelmæssigt maa gøre Brug af Laanemidlerne for at faa Budgettet til at balancere; indtil da kunde man nøjes med at nedbringe de aarlige Laan og med at nedsætte Udgifterne ved Gældens Forrentning.

Den første Opgave burde være let nok at løse, eftersom et Land som Danmark faktisk laaner langt mere end det behøver. At man kun bør laane, naar det er absolut nødvendigt, er en Regel, den danske Statsadministration Gang paa Gang har syndet imod. Hele Folket vrider sig under den smærtende Skattebyrde, men alligevel laaner man og ser ganske bort fra, at det er umuligt at nedsætte Renterne, naar man ikke vil undgaa Laanene. Trods det, at Danmark — ligesom Sverige — har en god Kredit i Udlandet, er vore Laan dog meget dyre. Hvis det er rigtigt, hvad nogen mener, at vi staar foran en Periode med billigere Penge, bør der gøres alt hvad gøres kan for at nedsætte Rentekvoten. En klogt forberedt og ganske maaltbevidst Konverteringspolitik vil føre til en ikke ubetydelig Aflastning. Men man maa da ikke glemme, at Udfaldet af den danske Konverteringspolitik i høj Grad er afhængigt af, hvor store Fordringer man stiller til den Kredit, som kan opnaas i Udlandet. Vil man i alle Henseender handle klogt, betaler man saa meget af som muligt og laaner kun de strængt nødvendige Beløb. Da vil man være inde paa den rette Vej, og hele vort Lands Næringsliv vil være lettet meget betydeligt.

Johannes Lehmann.

Chile-Alexandria, Juni, er gjort til 25/6d., 1/2 Havne Sydafrika indikerer 24/-.

ØSTEN

Østens Markeder er slette, ligegyldig for hvilken Termin og Destination. Kopro fra 2 Pladser paa Ceebes til Hamburg og Aarhus er gaaet til 37/6d., Dækslast à 30/-. Ocean Islands-Melbourne og Geelong 19/6d.,

Fosfat. Sydaustralien/U.K.-Cont., Juni, noterer omkring 26/3d.

TIME CHARTER

For en enkelt Rejse U.S.A./Europa betales Doll. 1.20 à 1.25. I Vestindisk Fart Doll. 1.10 op til Doll. 1.70 i Henhold til Størrelse. For europæisk Regning udbydes en Del Ordre, men positive Afslutninger er der kun faa af.

POSITIONSLISTE PR. 31. MAJ 1926

MEDDELT AF •DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Shanghai 29.5.
 s.s. *Aladdin*, afg. København 29.5.
 s.s. *Alexandra*, oplagt.
 s.s. *Alfa*, afg. Raumo 25.5.
 s.s. *Alfred Hage*, oplagt i Helsingør.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Dania 30.5.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Antiller 28.5.
 s.s. *Anna*, ank. Seine 1.6.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. San Pedro 22.5. til Hamburg.
 s.s. *Anneberg*, Karff, pass. Sydney (Canada) 25.5. p. R. t. Montreal.
 s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Yokohama 28.5.
 s.s. *Argentina*, afg. Bahia 30.5. til Skandinavien.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia Blanca 29.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, oplagt i København.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Colombo 19.5. til Suez.
 s.s. *Askø*, oplagt.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Panama 20.5.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Wiborg 25.5.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Kiel 30.5.
 m.s. *Australien*, Christiansen, ank. Antwerpen 24.5.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. Danzig 31.5. til Kolding.
 s.s. *Æxel*, Jensen, ank. Godthaab 21.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Odense 27.5.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nykøb. F. Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Oran 31.5. p. R. t. Aabenraa.
 s.s. *Birle*, Christensen, afg. Rufisque 31.5. til Hamburg.

s.s. *Bjarke*, oplagt.
 s.s. *Bodil*, ank. Marseille 29.5.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Melbourne 19.5.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 29.5.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 31.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Huelva 29.5. til Grangemouth.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Montreal 22.5.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Wiborg 26.5.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt i København.
 s.s. *Britta*, ank. København 11.5.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. København 22.5.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Newport News 17.5.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 29.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, afg. København 28.5.
 s.s. *Charkow*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 29.4.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. St. Thomas 25.5. til Balboa.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Norfolk Va. 26.5.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Randers Ruten.

DANSK

SEJLSKIBSREDERI-FORENING

afholder ordinær Generalforsamling i Nyborg Onsdag den 30. Juni 1926.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.
 Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa være indleveret mindst 3 Uger forinden.

Svendborg, den 26. Maj 1926.

P. B. V.
 C. P. LUND,
 Formand.

N. V. Stoomsleepdienst «MAAS»

Direktor: J. BURGER
 Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:
 Sleepmaas 8128-8148
 Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendrikgade 57
 Grundlagt 1855 **AMSTERDAM** Telefon 49410
 Telegr.-Adr.: «Jecfess»

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

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** TELGR.: «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 **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

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

^A/_B **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. *Clara*, Jacobsen, ank. London 29.5.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Hampton Roads 24.5. til Bremen.
s.s. *Cyrril*, Duhn, ank. Braila 27.5.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Paulsen, ank. Esbjerg 29.5.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Kotka 20.5.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Braila 30.5.
s.s. *Danefelt*, oplagt i København.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Charleston 22.5. til Antwerp.
s.s. *Danery*, oplagt i København.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 25.5. til København.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. København 18.5.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Terceira 29.5.
s.s. *Delaware*, Petersen, ank. København 31.5.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dorrit*, ank. Råfsø 27.5.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, ank. Messina 31.5.
s.s. *Ebro*, i Dok i København siden 26.5.
s.s. *Egholm*, Tonnesen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Kotka 28.5. til London.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. København 24.5.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Danzig 30.5.
s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Helsingør 28.5. p. R. t. Raumo.
s.s. *Erik*, Kuldepot i København siden 8.3.26.
s.s. *Energi*, Jensen, pass. Hirtshals 29.5. p. R. t. Skellefteå.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Mo 30.5.
s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Malta 31.5.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Fredericia 26.5.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
s.s. *Ester*, ank. København 29.5.
s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. Kotka 24.5.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. København 28.5.
s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 31.5.
s.s. *Expres*, Falk, i København-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Antwerpen 29.5. til Port Said.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Dok i København siden 24.5.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Genova 31.5.
s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Fr.havn 1.6. til Rotterdam.
s.s. *Flynderborg*, Lund, pass. København 31.5.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Campbellton N.K., 28.5.
s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Liverpool 30.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 22.5.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Finisterre 27.5.
s.s. *Frieda*, Westergaard, pass. Skagen 1.6. p. R. t. Grange-mouth.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Frode*, Christensen, afg. Montreal 19.5. til København.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i Helsingør siden 31.5.
s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
s.s. *Gerda*, afg. København 1.6.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. København 20.1. til New York.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Fredericia 27.5.
s.s. *Gunver*, afg. Sundsvall 31.5.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. La Rochelle 28.5. til Havre.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. København 28.5.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Norfolk 15.5.
s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. Danzig 2.6.
s.s. *Harald*, oplagt.
s.s. *Harriet*, ank. København 27.5.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Helene*, ank. Norrsundet 29.5.
s.s. *Helga*, pass. Holtenau 28.5.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 29.5.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Godthaab 24.5.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 27.5. til Manchester.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 28.5.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Danzig 23.5.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Santos 27.5.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. København 20.5.
s.s. *Inger*, ank. London 30.5.
s.s. *Irene Maria*, Lisberg, afg. Kbhvn. 29.5. til Kaskø.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Norfolk 24.5. til Montreal.

J

ss. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Ziguinchoré 26.5.
m.s. *Java*, Schmidt, ank. Tsingtau 30.5.
s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Belize 28.5.
s.s. *Jenny*, ank. Frederikshavn 30.5.
s.s. *Johanne*, ank. Hargshavn 29.5.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Wendt, afg. Rufisque 27.5.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Providence 27.2.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. København 24.5.
m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nakskov 26.5.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 5.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. København 25.5.
s.s. *Karla*, pass. Cabocavociro 27.5.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 29.5. til Manchester.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. København 30.5.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Emden 29.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Rut.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Danzig 28.5.
s.s. *Knud*, oplagt i København.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. New York 28.5.
s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Ghent 30.5.
m.s. *København*, Christensen, afg. Banjowangi 19.5.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Kotka 26.5.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Antwerpen 23.5.
s.s. *Lilian*, ank. Sundsvall 31.5.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. Halifax 30.5.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 17.5.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. La Plata 30.5.
s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Riga 28.5.

PATENT TIL SALG

A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz), ønsker at sælge deres danske Patent No. 32008 paa en »Fremgangsmaade« med tilhørende Anordning til Igangsætning af flerfasede, med Kortslutningsanker forsynede asynkrone Motorer, som fødes fra en Strømkilde med regulerbar Frekvens, særlig til Anvendelse ved Drift af Skibe« eller at afstaa Retten til Udnyttelse af Patentet.

Nærmere Oplysninger meddeles.

LEHMANN & REE,

Krystalgade 24

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. JUNI 1926.

London	18,45	Madrid	57,60
New York	380,50	Amsterdam	153,00
Berlin	90,40	Stockholm	101,70
Paris	12,55	Oslo	83,40
Antwerpen	12,10	Helsingfors	9,58
Zürich	73,65	Prag	11,26
Rom	14,60	Wien	57,80

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÓ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

KOL & KOKS AKTIEBOLAG

TELEGR.-ADRESSE: "KOLMAN"

BUNKERS
HELSINGFORS

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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.

LONDON

SUNDERLAND

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. Cook« · »Hutton« · »Stag«

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Federsen, Thorolf Hansen,
Nørresø, 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

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

Entrepenører og Ejere af flydende Dampkraner

THE GROVE, BRISTOL

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

MOUNTSTUART TØRDOKKE OG SHEARMANS LIMITED

TØRDOK-EJERE · SKIBSREPARATØRER & INGENIØRER

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

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

CARDIFF

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

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

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. *Maine*, Andersen, afg. Las Palmas 18.5.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Nakskov og Kbhvn.-Mariager-fjord Ruterne.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Aden 20.5. til Penang.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt.
 s.s. *Margil*, Jensen, afg. Bathurst 25.5. til Walton Bay.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Marie*, ank. Waija 29.5.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt.
 s.s. *Mary*, Stabell, afg. Harbourg Elbe 29.5. til Trångsund.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Montevideo 29.5.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New York 23.5. til Aarhus.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Braila 23.5. til Kalundborg, pass. Zea 27.5.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 28.5. til Tangur.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Dok i Helsingør siden 28.5.

N

- s.s. *Nancy*, ank. Kotka 28.5.
 s.s. *Natal*, Røder, pass. Perim 20.5.
 s.s. *Nautik*, pass. Ushant 30.5.
 s.s. *Neptun*, ank. Sundsvall 31.5.
 s.s. *Nerma*, passeret Gibraltar 27.5.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Santos 15.5. til Madeira.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. København 30.5.
 s.s. *Nordsøen*, afg. Skutskär 31.5.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Trångsund 24.5.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Calcutta 26.5.
 s.s. *N. Z. Ohlsen*, Jensen, ank. Gdynia 23.5.

O

- m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt.
 s.s. *Oluf Bager*, Madsen, i Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. København 28.5.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. København 25.5. til Ullaborg.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. København 21.5.

P

- s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Aden 24.5. til Menado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Sydney 19.5. til Vancouver.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Portland Or. 29.5.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, oplagt.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Hamburg 27.5.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Bintam (Afrika) 20.5.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. West Hartlepool 27.5.

R

- s.s. *Randi*, ank. Kotka 1.6.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, ank. Bangkok 18.5.
 s.s. *Rhone*, Andersen, afg. Leith 31.5.-1.6. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Windau 1.6.
 s.s. *Romø*, oplagt.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Finisterre 20.5.
 s.s. *Rota*, Rivolt, afg. Newcastle 31.5.-1.6. til Nakskov.

S

- s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. 450 miles S.E. Cape Race 23.3. p. R. t. Batan Rouge.
 s.s. *Seine*, le Barzig, ank. Danzig 30.5.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Rotterdam 28.5.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, pass. Dakar 11.5. p. R. t. Luderitz.

- m.s. *Siam*, Heindam, ank. Melbourne 31.5.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, pass. Santiago 23.5. p. R. t. Cape Town.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Westport N.Y. 22.5. til Wallerloo.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Norrköping 20.5.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. København 27.5. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, afg. Carcubian 30.5.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Korsnæs 28.5. til Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Pernau 25.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. København 13.5.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, pass. Skagen 31.5. p. R. t. Aberdeen.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. København 30.5.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 27.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Bordeaux 31.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Danzig 20.5.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 19.5.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Cimforegos 28.5. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. København 24.5.
 s.s. *Stella*, ank. Kotka 30.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt i Fr.havn.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 21.5.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend*, oplagt.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. København 28.5.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Santos 29.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *Taarnborg*, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Bamble 21.5. til Boston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Nakskov 27.5.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 29.5. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Genua 30.5. til Livorno.
 m.s. *Tongking*, Tapp, ank. Hull 29.5.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Shanghai 24.5.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, i Dok i København siden 26.5.
 s.s. *Tyr*, Christensen, oplagt i Fr.havn.

U

- s.s. *Uffe*, oplagt.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. København 30.5.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 31.5. til København.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, pass. Panama Kanal 23.5.

V

- s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dakar 29.5.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Pictou 19.5. til Garston.
 s.s. *Vera*, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Sydney N.S. 28.5.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

- s.s. *Wien*, Westergaard, ank. Birsao 24.5.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 31.5. til Danzig.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 30.5.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Bordeaux 27.5. til Hook of Holland.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt i København.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Cabocarociro 26.5.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New York 20.5.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Emden 29.5.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

ADMINISTRERENDE DIREKTØR:

HANS GADE

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

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

VØLUND

RAAOLIE MOTORER

AKTIESELSKABET »VØLUND«

ØRESUNDSVEJ 147 · KØBENHAVN S

Telefon: Central 5522 · Statstelefon: Nr. 503

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 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 SKIBSFART

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

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphiltip»

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPØRTØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

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



SVITZERS BUGSERAFDELING

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

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

IVER C. WEILBACH & CO.

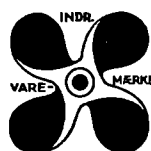
PRAHL & SØLVER

Statsautoriserede Kompassrettere

KØBENHAVN

AMALIEGADE 30

TELF.: CENTRAL 1027



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

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig
Ulykkesforsikring
af
Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS- ANSTALTEN

PEDER SKRAMSGADE 1 · KØBENHAVN K

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.

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
F R E D E R I K S H A V N

I FREDERIKSHAVN

provianteres de Herrer Skibsførere bedst
og billigst hos

P. Saxbergs Eftfl. N. Mogensen

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

Skibshandel

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

STEVEDORE

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

Aalborg

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 24

FREDAG 11. JUNI 1926

33. AARG

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

DE DYRE TAKSTER

Igen en Skuffelse. Trafikminister Friis Skotte's resolute Desavouering af den arrogante Embedsmandsholdning i Lillebæltsbro-Kontroversen havde maaske spændt Forventningerne for højt. Derfor blev Skuffelsen over hans Grundlovtale saa meget dybere. I Stedet for djærv Anerkendelse af Erhvervenes berettigede Krav om billigere Takster, fik man politiske Spidsfindigheder. Og i Stedet for et konstruktivt Forslag til de dyre Taksters Nedsættelse kun dialektiske Forsøg paa at skyde Ansvaret for de høje Takster i Skoene paa den forrige Regering.

Utilfredsheden med Hr. Friis Skotte's Afvisning af Erhvervenes Krav — Krav, som var kraftigt støttede baade af Venstre og Konservative og *last but not least* af Regeringens radikale allierede — har givet sig saa stærke Udslag, at Statsminister Stauning har indkaldt til Ministermøde i Dag — Onsdag. — for at drøfte Mulighederne for at imødekomme Erhvervenes berettigede Krav. Vi forstaaer, at Statsministeren ikke er blind for den Fare, de opskruede Takster betyder for Pari-Kronen — hvorledes vil det i det lange Løb være muligt at holde Kronen i Pari, naar den vedblivende kun køber to Trediedele af sin nominelle Værdi?

I tidligere Artikler har vi paavist, at vore dyre Takster er en simpel Følge af for dyr Administration. Andre Lande administrerer billigere, ofte ogsaa bedre, og de har derfor de billige eller billigere Takster, som vi misunder dem, og som vi ogsaa maa have, hvis vi skal kunne gøre os gældende i det internationale Marked.

Vil det være muligt at faa en billigere Administration af vore statsdrevne Virksomheder under denne Regering? Selvfølgelig er intet umuligt, og vi haaber, at Regeringen vil kende sin Besøgelsestid og foretage de stærkt paakrævede Personel-Indskrænkninger. Ganske vist er der desværre meget, der tyder paa det modsatte, bl. a. Regeringsbladets ledende Artikel for Onsdag den 9. Juni, hvori den store Vælgerklasse Tjenestemændene forsikres om, at »vi kan kategorisk erklære, at *Socialdemokratiet* ubetinget vil modsætte sig ethvert Forsøg paa en vilkaarlig Forringelse af Tjenestemændenes Stilling«.

VEJEN UD AF CERTEPARTIFORHOLDENES KAOS

Den norske Korrespondent til *The Scandinavian Shipping Gazette* skriver i Anledning af den af os i sidste Uge efter nævnte Blad bragte Meddelelse om Syndikatet af belgiske Tømmerimportører bl. a.:

De Afsløringer S. S. G. nylig bragte ang. det fast tømrede Samarbejde mellem de belgiske Trævareimportører har ikke mindst i skandinaviske Rederkredse vakt den største Opmærksomhed og kommenteres livligt Mand og Mand imellem. Det er altsaa lykkedes en Blok af Importører at monopolisere Trælasthandelen paa Østersølandene og Norge paa sine Hænder, og man har knæsat en Disciplin saa jernhard, at ingen Outsider har Udsigt til at lokke nogen af

Kredsen til at sælge paa andre Vilkaar, end Syndikatledelsen bestemmer, ej heller nytter det at trumfe Befragtninger igennem med Udelukkelse af visse Betingelser, som Syndikatets Medlemmer ligeledes har forpligtet sig til.

Istandbringelsen af den nye Sammenslutning af belgiske Trævareimportører har foreløbig gjort det af med enhver Forhaabning om nogen snarlig Modification af de forskellige urimelige Certepartiklausuler, som Rederne forøvrigt i længere Tid har maattet akceptere i Trælastfarten paa Belgien.

Heri ligger formentlig ogsaa Affærens væsentlige Betydning. I og for sig vil omhandlede Nydannelse nemlig maaske ikke medføre nogen egentlig Forværrelse af Certepartierne, men det tør være kendt, at der fra Redernes Side fra Tid til anden har været stærke Kræfter i Bevægelse for Indførelse af et retfærdigt Standard-Certeparti i denne Fart, og naar en almindelig Rederaktion for et saadant Formaal endnu ikke er blevet organiseret, skyldes det antagelig Ønsket om først at faa tilendebragt Arbejdet for en Oprensning af det Ukrudt, som Certepartierne i Trælastfarten paa England har frembudt. Naar de belgiske — og til dels ogsaa de hollandske og franske — Trælastimportører i en Aarrække har kunnet opretholde uheldigere Certepartiklausuler for Rederne end der bruges i Farten paa U.K. — Bristolkanalen maaske undtagen — skyldes det, at den belgiske Trælasthandel altid har været paa forholdsvis faa og særdeles stærke Hænder. Ikke desto mindre har de alligevel fundet det ønskeligt at konsolidere sig end yderligere, muligvis ikke saa meget med Brod mod Rederne, men antagelig særlig med Sigte paa at holde Outsiderne paa Salgsmarkedet ude og for saaledes at kunne dirigere Priserne efter Forgodtbeholdende.

Spanien søger at følge Eksemplet.

Det fortjener i denne Forbindelse at noteres, at de ledende spanske Trælastimportører og Agenter for 3-4 Maaneder siden forsøgte at arrangere et lignende Kartel med praktisk talt helt tilsvarende Formaal. Paa vedkommende Forenings Aarsmøde i Madrid i Midten af Februar forelaa der et af Styrelsen fremsat Forslag om, at Foreningens Medlemmer ikke skulde formidle eller foretage Salg til Firmaer, som ikke maatte have stillet sig under Foreningens Direktion. I Traad hermed forelaa der ogsaa et Forslag om, at 3 skandinaviske Ruterederier paa visse nærmere Vilkaar skulde have et faktisk Monopol paa Trælasttransporter til Spanien. Disse Planer stødte imidlertid heldigvis paa saa stærk Modstand fra visse Hold — særlig vistnok Barcelona-Importørerne, — at de maatte henlægges; et Resultat, som selvsagt maa bilses med stor Tilfredshed i den frie Konkurrences Navn. Men man skal ikke være sikker paa, at de dermed er skrinlagt for bestandig. Organisationsbevægelsen og Konsolideringstanken er utvivlsomt i rask Vækst inden for Spaniens Næringsliv, og man kan formentlig vente, at den heldigt gennemførte belgiske Syndikataktion vil give de

tilsvarende Projektmagere i andre Lande Vand paa Møllen.

Foraaavdt angaar de nu almindelige Certeparti-bestemmelser i Trælastfarten paa Spanien gælder forøvrigt, at de ikke skiller sig væsentlig ud fra, hvad der er Sædvane i saadanne Transporter til de øvrige kontinentale Lande.

Ser man sig i det hele taget omkring, kaster man et Blik paa Situationen ogsaa i andre Trades, saa vil man sikkert i sørgelig stor Udstrækning gøre den Iagttagelse, at Befragterne gennemfører de Certeparti-Betingelser, som de finder mest tjenlige for dem selv. Stærkest gør dette selvsagt sig gældende i Trades, hvor Befragterne har sluttet sig sammen og derved dominerer det lokale Marked med saavel dets Varesom Tonnagebehov. Vi ser dette, som foran nævnt, i Lande som Frankrig, Belgien og Holland, i visse Distrikter i U.K., som Bristolkanalen, Humber — og til dels ogsaa i London — og Mersey-Distrikterne, hvor der eksisterer særlig kraftige lokale Importørgrupper.

Hvidehavs-Certepartierne meget utilfredsstillende.

Men ogsaa i Trælasttrades, hvor Salgene sker paa c.i.f. Basis, og Eksportørerne saaledes arrangerer Befragtningen — som f. Eks. i Hvidehavsfarten, møder vi den selv samme Foreteelse i yderligere akcentueret Form. Om de russiske Trælast-Certepartier kan trygt siges, at de — fra en Reders Synspunkt — stadig har udviklet sig fra galt til værre. Efter at der for 2-3 Aar siden blev fastsat visse Ændringer til Merblanc-Certepartiet, har Befragterne ved hver Saisons Begyndelse, tildels først et Stykke inde i den, faaet Indpas for visse Modifikationer i deres Favør, saaledes at Certepartiet nu fremtræder som et højst miserabelt Fragtdokument.

Tager vi for os andre Trades, hvor de skandinaviske Redere spiller den dominerende Rolle, saasom i Frugtfarten paa Spanien, Saltfarten og Malmfarten paa Middelhavsløndene etc., vil man finde temmelig analoge Forhold. Parallelt med Fragtfaldet har der fundet en generel Forringelse af essentielle Klausuler i Certepartierne Sted, som gør det til en bydende Nødvendighed at Rederne nu tager Spørgsmaalet om et intimere Samarbejde og Udbygning af en mere effektiv Kampevne op til indgaaende Overvejelse.

Et klart og rent Certeparti Hovedsagen.

Det er kendt nok, at mange Redere — ja, man fristes til at tro det store Tal af dem, lægger en overdreven Vægt paa selve Raten under Fragtunderhandlinger, mens Certeparti-Vilkaarene forøvrigt faar en helt underordnet Rolle. De ræsonnerer øjensynlig som den fremtrædende Reder, der under Diskussionen om en Certeparti-Aktion i en skandinavisk Rederforening, udtalte sig omtrent som saa: »Hvad gavner det mig at faa et Certeparti saa rent som nyfalden Sne, naar Fragtraten ikke er tilstrækkelig til Dækning af Driftsudgifterne. Nej, lad os koncentrere vort organisatoriske Samarbejde om at faa Fragterne op, saa faar vi i næste Instans tage os af Certeparti-Vilkaarene forøvrigt.« Hertil blev der prompt svaret, at en Fragtrate, den være saa høj, den være vilde, kunde gøres helt illusorisk ved en for Rederen mangelfuld og ufuldstændig Certepartiform, og det maatte dog være langt mere tilfredsstillende og forretningsmæssigt korrekt, at bygge en Kalkule paa et klart og rent Standard-Certeparti uden Faldgruber eller uberegnelige Uhumskheder af forskellig Art, fremfor at være prisgivet Befragteres, Stevedores eller Mægleres Forgodtbefindende med Hensyn til mere eller mindre berettigede Indhug i Fragtbeløbet.

Vil Rederne tage Kampen op?

Hvis Rederne bare kunde bringes til at gennemtænke dette Raisonnement grundigt, vilde de maaske ogsaa faa deres Øjne op for den Magt og Styrke, som de faktisk allerede besidder gennem deres vel funderede og indbyrdes forstaaelsesfuldt samarbejdende nationale og internationale Organisationer. Det er forhaabentlig ikke for optimistisk at udtale, at den Tid burde nu være nær, da Disciplin, Samfølelse og Handlekraft vil gennemsyre disse Organisationer til de yderste Led og berede Vejen for en gennemgribende, retfærdig Revision af alle vigtigere Certepartiformer, med Sigte paa at faa fastsat visse generelle Vilkaar, som kan opretholdes i gode, saavel som i daarlige Tider.



NORGES SKIBSFART PAA DE KANADISKE INDSØER

De canadiske Sømandsforeningers Fællesforening har rettet en Henstilling til Forbundsregeringen om at foranledige vedtaget de nødvendige Lovbestemmelser, saaledes at Skibe, som er beregnet paa Oceanfart, ikke faar Adgang til de store Søer, og den canadiske Skibsfart paa Søerne derved slipper for denne Konkurrence. Det antages, at Skibsrederne i Norge og Sverige vil forlange samme Behandling af Canada som de Forenede Stater som Følge af en Overenskomst mellem Canada og de Forenede Stater i 1903, hvorved de to Lande afskaffer Kanalafgifterne til Fordel for hverandre. I Ottawa hævder man, at Traktaten med Norge og Sverige (en i 1926 afsluttet Mestbegunstigel-

sestraktat) blev indgaaet før de canadiske Provinser blev samlet til et Forbund, og at den derfor næppe kan være bindende for Canada.

Trafikken paa de store Søer af norske og svenske Skibe er større end for andre Landes Vedkommende, undtagen selvfølgelig de Forenede Staters, og naar Welland-Kanalen aabnes, venter man, at den canadiske Skibsfart paa Søerne vil blive haardt ramt af Konkurrencen fra Norge og Sverige. Ifjor var der adskillige norske og svenske Skibe, som lossede i Toronto, Detroit og andre Havne ved Søerne. Flere kom med Syd-Wales-Kul fra Cardiff.

DE TVANGSSOLGTE SKIBE

Efter Tvangsauktionen over de seks store Skonerter tilhørende Rederiet »Panis« af Svendborg, meddeltes det, at der muligvis vilde blive oprettet et nyt Rederi til at overtage Skibene, saaledes at disse kunde bevares for Sydfyn. Dette Forlydende har imidlertid vist sig ikke at have tilstrækkeligt Grundlag, og der bliver næppe Tale om hverken Rederi eller at beholde Skibene for de sydfynske Egne.

Konsul Axel Nielsen, der købte alle Skibene, købte ikke disse for egen, men for Landmandsbankens Regning, og det er nu Meningen at faa Skibene solgt. I disse Dage ligger man i Underhandling om Salg af et af dem.

Nogle af de tvangssolgte Skibe har hidtil ligget i Svendborg Havn, men er nu blevet slæbt til Thurø Bund, hvor de andre ligger, og hvor de alle skal ligge indtil videre.

S Ø M A N D S L O V E N O G V Æ R N E P L I G T S L O V E N

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har tilstillet samtlige Mønstringsbestyrere følgende Cirkulære:

I en fra Indenrigsministeriet udsendt Cirkulæreskrivelse angaaende Afmønstring af værnepligtige Sømænd, der er indkaldt til Møde ved Hæren eller Søværnet, har Indenrigsministeriet udtalt, at værnepligtige Sømænd, uden Hensyn til, hvad der maatte være aftalt om Tjenesteforholdets Varighed, og uden Hensyn til Bestemmelsen i Sømandsloven af 1. Maj 1923 § 13, er berettigede og forpligtigede til at forlange Afmønstring saa betids, at de rettidigt kan give Møde efter Indkaldelse til Aftjening af Værnepligt, og at der i saadanne Tilfælde paahviler Skibsføreren en Pligt til at afmønstre Sømænd.

Idet det bemærkes, at Ministeriet for Industri, Handel og Søfart er enigt i den af Indenrigsministeriet hævdede Opfattelse af Forholdet mellem Værnepligtsloven og Sømandsloven, finder man dog Anledning til at fremhæve, at den Sømænd tilkommende Ret til at kræve og den Skibsføreren paahvilende Pligt til at give Afmønstring kun er af offentligretlig Karakter og ikke berører det privatretlige Forhold mellem Sømænd og Rederen, saaledes at Sømænd, saafremt Afmønstring i Henhold til foranstaaende er i Strid med Forhyringsaftalen og Sømandslovens Bestemmelser, eventuelt bliver pligtig at udrede Erstatning for Tjenesteforholdets Afbrydelse i Utide.

FRAGTER TIL ITALIEN BØR FORLANGES I STERLING

Underigsministeriet meddeler i Henhold til Indberetning fra det danske Konsulat i Genua, at det formentlig vilde være hensigtsmæssigt at anbefale danske Redere, der driver Skibsfart paa Italien, at stipulere Fragtens Betaling i Sterling, naar de befragter Skibe til Italien. Konsulatet mener nemlig, at der let vil kunne opstaa Vanskeligheder i Tilfælde, hvor Fragten er stipuleret i fremmed Mønt betalbar i Lire til Dagskurs, idet Modtageren naturligvis vil kræve den laveste Omsætningskurs, hvad enten denne maatte være fastsat i Rom eller Milano, der nu er de eneste Børser i Italien, der er berettiget til Afsluttelse af Valutafor-

retninger, medens Rederiet vil forlange anvendt den højeste Kurs. Efter Konsulatets Mening er ovennævnte Krav saa meget mere anbefalelsesværdigt, som det er særdeles tvivlsomt, om der overhovedet kan købes Sterling selv til den højeste i Italien fastsatte Kurs.

Ifølge nedenstaaende af Konsulatet opgivne Noteringer kan Forskellen mellem Kursen i Milano og Rom samme Dag udgøre flere Lire.

	Milano	Rom
den 24. Maj	126.00	122.75
» 25. Maj	124.90	126.25
» 26. Maj	130.00	127.02¼

SKIBSFARTEN PAA ARKANGELSK

Under Sæsonen 1925 udførtes fra Arkangelsk ca. 913,600 Tons fordelt paa 476 Skibe som følger.

Paa 208 norske Skibe	397,000	Tons
— 84 svenske Skibe	155,400	—
— 46 danske Skibe	73,900	—
— 45 tyske Skibe	94,500	—
— 41 hollandske Skibe	109,200	—
— 33 russiske Skibe	41,700	—
— 10 engelske Skibe	24,600	—
— 8 memelske Skibe	12,700	—
— 1 græsk Skib	4,600	—

Saa godt som hele Eksporten bestod af Trælast (903,500 Tons). Det øvrige Kvantum bestod hovedsagelig af Træetjæreprodukter.

Den samlede Import udgjorde kun ca. 27,000 Tons og bestod hovedsagelig af Stenkul ca. 10,000 Tons, saltet Fisk ca. 2,000 Tons, endvidere af Maskindele, Redskaber, Levnedsmidler etc.

Som det fremgaar af ovenstaaende, har den norske Skibsfart været langt betydeligere end nogen anden

Nations. Dette forklares derved, at saa godt som hele Befragtningen fra Arkangelsk foretages af Befragtningskontoret »Russian Norwegian Navigation Co.« med Sæde i London. I dette Selskab indgaar foruden »Det Bergenske Dampskibsselskab«, »Den Nordlige Skovtrust«, »Severoljes« og »Arcos«. Disse tre Selskaber participerer ligeledes i det norske Dampskibsselskab »Norsk-Russisk Dampskibsselskab«.

Det turde være paafaldende, at et forholdsvis saa stort Antal hollandske Skibe trods de forhøjede Havneafgifter for Skibe fra Lande, som ikke har anerkendt Unionen, har kunnet deltage i Skibsfarten paa Arkangelsk. Grunden hertil maa formentlig søges i de særlige Befragtningsforhold paa Arkangelsk, ifølge hvilke »Severoljes« mod en fast Sum pr. Standard dækker alle Losse- og Havneudgifter.

Svenske Redere akcepterede i Begyndelsen af Navigationen 1925 saa lave Rater fra Arkangelsk, som kun faa andre Redere vilde sejle for. Dette har givet sig Udtryk i den forholdsvis store svenske Skibsfart paa Arkangelsk. Efter Forlydende skal lignende Forhold finde Sted i Aar.

KULSTREJKEN OG DEN NORSKE HANDELSFLAADE

Medens de danske Redere har disponeret saa heldigt, at kun ganske enkelte danske Handelsskibe ligger bundet i engelske Havne som Følge af Kulstrejken, der har medført Forbud mod Levering af Bunkerkul, er andre Landes Handelsflaader meget mere føleligt ramt, deriblandt den norske Flaade.

Det ser ikke videre lyst ud for Kulstrejken i England, der næppe bliver sluttet i den nærmeste Fremtid, tværtimod ser det nu mørkere ud end nogen Sinde. For vore Redere, skriver saaledes H. N. & S. T., som har deres Skibe bundet til Farten paa England eller hvis Skibe bliver liggende derovre af Mangel paa Kul, er det et slemt Afbræk i Beregningen. Den bedste Del af Aaret gaar, medens Skibene ligger stille med fuldt Mandskab om Bord maaske i maanedsviis. Man forstaar da, at det under saadanne Omstændigheder maa

blive Tab for den, det gaar ud over. Kulmanglen forarsager højere Priser paa Bunkers, og dette gaar ogsaa ud over Rederne, idet man hidtil har kalkuleret med en moderat Pris. Af den Aarsag maa Befragterne være opmærksom paa, at de i Erstatning for den højere Kulpris maa betale saa meget mere i Fragter. Selv et Par shillings pr. Ton bliver ikke saa lidt i Tillæg til de allerede høje Udgifter. Yderligere maa Skibene muligvis sejle en længere Distance for at faa de fornødne Bunkers.

Det ser ud til, at der er Kul nok at faa udenfor Storbritannien. Fra Polen, Tyskland og Belgien leveres nu Masser af Kul, og vi har ogsaa snart Tilførselen fra Svalbard, ligesom man i Amerika gør, hvad man kan for at faa Udførselen op.

P O R T U G I S I S K E S K I B S A F G I F T E R

I det britiske Handelskammers Aarsberetning for 1925 meddeles, at Repræsentanter for de udenlandske Rederier, der anløber Lissabon, har henledt den portugisiske Regerings Opmærksomhed paa de alvorlige Følger af de meget høje Afgifter, som er blevet paalagt den fremmede Skibsfart i Løbet af de sidste to-tre Aar. De har fremhævet, at Forhøjelserne har medført en Forøgelse af Importpriserne i Portugal og der igennem en Hindring for Nedgang i Priserne. Paa den anden Side stiller de den portugisiske Udførsel ugunstigt i Forhold til dens fremmede Konkurrenter. Medens det er naturligt, at den nationale Skibsfart nyder visse Fordele, er den imod den fremmede Skibsfart udøvede Diskrimination ikke blot »unfair« over for denne, men skadelig for Portugals Erhverv.

Det anføres saaledes, at et Skib paa 1,500 Tons med 2,000 Tons Last under fremmed Flag vil betale (til

Kurs 96.50) 27764\$79 Escudos og under portugisisk Flag 1828\$40 Esc.

For Vandfyldning vil et fremmed Skib betale 10\$56 Esc. pr. Kubikmeter, men et portugisisk kun 4\$62.

I Forbindelse hermed vedlægger den danske Legation i Portugal Afskrift af to Beretninger fra Konsulatet i Lissabon, i hvilke gives Oplysninger om de af et dansk og af et portugisisk Skib af samme Tonnage henholdsvis i Setubal og i Lissabon erlagte Afgifter: 369\$30 Esc. mod 49\$70 og £103.2.2 mod £10.12.2.

Hvor konsekvent Portugal forfølger sin Politik at diskriminere over for fremmed Skibsfart ses ogsaa af den i det britiske Handelskammers ovennævnte Beretning aftrykte Tarif over Udførselstolden af Produkter fra portugisisk Kongo. I samme Retning gaar Bestemmelsen, at fremtidigt kun portugisiske Skibe skal kunne udøve Kabotage i Mozambique.

S K I B S F A R T E N P A A D A N S K E H A V N E I J A N U A R K V A R T A L 1 9 2 6

Paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler har det statistiske Departement foretaget en foreløbig, summarisk Opgørelse af Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1926.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar det, at der i Januar Kvartal foretoges ialt 18,600 Skibsanløb i samtlige danske Havne. Skibenes Netto-Reg. Tonnage udgjorde 3,507,000 R.-T., og der udlossedes 2,843,000 Tons Gods og indladedes 894,000 Tons.

I Sammenligning med det nærmest foregaaende Kvartal, Oktober Kvartal 1925, er der betydelig Tilbagegang i Skibsfartens Omfang, hvad enten man tager Antal Skibsanløb, Reg-Tonnagen eller den befordrede Godsmængde som Maalestok. Da Aarstidernes Indflydelse paa Sejladsens Hyppighed bevirker, at Forandringerne fra Kvartal til Kvartal for en Del er Udtryk for normale Sæsonsvingninger, er en Sammenligning mellem samme Kvartaler i 2 forskellige Aar af større Værdi som Udtryk for de økonomiske Konjunkturers Indvirkning paa Besejlingen af Havnene.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg. Tonn. 1000 R.T.	Udlosset Gods 1000 Tons	Indladet Gods 1000 Tons
Januar Kvartal 1926.....	18,600	3,507	2,843	894
Oktober — 1925.....	21,700	3,609	3,106	1,021
Juli — —.....	25,000	3,853	2,998	1,123
April — —.....	19,900	2,923	2,116	710
Januar — —.....	19,900	3,389	2,682	922

En saadan Sammenligning giver for Januar Kvartals Vedkommende det Resultat, at der fra 1925 til 1926 er en Nedgang i Skibsanløbenes Antal fra 19,900 til 18,600, men samtidig en Opgang i Skibenes Reg. Tonnage fra ca. 3.4 til ca. 3.5 Mill. R. T. netto. Den udlossede Godsmængde er vokset med 161,000 Tons, medens der er indladet 28,000 Tons mindre. Paa Grund af Optællingens summariske Karakter er det ikke muligt med Sikkerhed at konstatere, fra hvilke Grene af Skibsfarten de tilsyneladende modstridende Bevægelser udgaar. Forklaringen paa den samtidige Nedgang i Antal Anløb og Stigning i Reg. Tonnagen er dog temmelig sikkert den, at den indenlandske Skibsfart, som i højere Grad besørger af Smaaskibe, er gaaet tilbage, medens Farten paa Udlandet med de store Skibe er gaaet frem. For den indenlandske Skibsfarts Vedkommende er det ikke usandsynligt, at f. Eks. Transporten af Byggematerialer, som spiller en meget stor Rolle i denne Trafik, har været betydelig mindre i Januar Kvartal 1926 end i 1925. At Stigningen i Reg. Tonnagen, der som nævnt gaar jævnsides med en Stigning i indgaaet Godsmængde, skyldes en Fremgang i Skibsfarten paa Udlandet, bekræftes ogsaa af Indfør-

selsstatistikken, som viser, at der er tilført Landet betydelig større Kvanta i Jan.-Kv. 1926 end i det foregaaende Aar. Der foreligger ikke samlede Tal for Vægten af Indførselen i de 2 Kvartaler, men Tallene for nogle af de vigtigste Varer viser følgende: Udenlandsk Brændsel er steget med over 300,000 Tons, Oliekager er uforandret, og uformalet Korn er gaaet ned med 30,000 Tons, men denne Nedgang er mere end opvejet af en Stigning i Indførselen af mineralske Olier.

Den tidligere nævnte Formindskelse af indladet Gods skyldes derimod sikkert ikke alene den indenlandske Transport, men ogsaa Udførselen. Udførselsstatistikken viser saaledes en Nedgang for Smør og Flæsk fra 817,000 Tons til 787,000 Tons.

Som det fremgaar af følgende Tabel, indløb til København i Januar Kvartal ialt ca. 3,500 Skibe med en samlet Register-Tonnage paa 1,186,000 R. T. netto, som udlossede 936,000 Tons Gods og indladede 264,000 Tons.

Skibsfarten paa København i Januar Kvartal 1926.

Indgaaet:	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning 1000 kg
fra Indlandet	1,621	309,977	119,727
heraf Rute fart	564	210,793	39,665
fra Udlandet	1,808	875,599	815,606
heraf Rute fart paa Malmø*) m. m.	459	95,943	2,162
Januar Kvartal 1926	3,429	1,185,576	935,333
Januar Kvartal 1925	3,542	1,109,350	903,993
Udgaet:			
til Indlandet	1,705	362,435	128,689
heraf Rute fart	564	210,793	74,171
til Udlandet	1,859	857,082	135,004
heraf Rute fart paa Malmø*) m. m.	459	95,943	3,264
Januar Kvartal 1926	3,564	1,219,517	263,693
Januar Kvartal 1925	3,624	1,148,361	302,109

*) Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø er ikke medregnet.

I Tallene er ikke indbefattet Skibe, der har anløbet Havnen udelukkende for at reparere, for Kul- eller Olieforsyning e. l.

Til samtlige Provinshavne indløb i Januar Kvartal 15,200 Skibe paa 2,321,000 Reg. Tons netto, som udlossede 1,907,000 Tons Gods og indladede 630,000 Tons.

I nedenstaaende Tabel er anført Skibsfarten paa en Række af de vigtigste Provinshavne i Januar Kvartal 1926, og til Sammenligning er anført de tilsvarende Tal for Januar Kvartal 1925.

Gennemgaaende er Forholdet mellem de 2 Kvartaler ved de enkelte Havne noget lignende som foran beskrevet for samtlige Havnes Vedkommende, men der er dog mange Undtagelser derfra. Her skal kun nævnes, at udgaaet Godsmængde fra Aalborg-Nr. Sundby i Modsætning til de allerfleste andre Havne, viser betydelig Stigning.

(Fortsættes Side 388)

KULSTREJKEN I ENGLAND

Kulminestrejken i England har nu varet over en Maaned og har medført mægtige Tab, ikke alene for England, men tillige store Vanskeligheder og Tab for forskellige europæiske Lande.

For Englands Vedkommende androg Tabene i Maj Maaned et Produktionstab paa 20½ Millioner Tons Kul til en Værdi ved Minerne af mellem 15 og 16 Millioner Pd. Sterl., medens de tabte Lønninger andrager mellem 12 og 13 Millioner Pd. Sterl. Det Tab, Jernbanerne har lidt ved Strejken anslaaes til 2¼ Millioner Pd. Sterling, og Skibsfartens Tab ved mistede Kulfragter til Udlandet til 1½ Million Pd. Sterl.

Dette er de direkte Tab, der kan beregnes paa Basis af de til Raadighed værende Data, men de indirekte Tab, øjeblikkelige og fremtidige, maa ogsaa løbe op i Millioner, og der synes ikke at være Udsigt til en snarlig Afslutning.

Situationen er dog maaske ikke saa haabløs, som man skulde tro, hvis man skulde dømme efter Minearbejder-Forbundets Holdning. Der er forskellige Tegn paa Splittelse og Uenighed blandt Minearbejdere, af hvilke vi skal fremhæve følgende:

Mr. Varley, der er Medlem af the National Executive, har taget Afstand fra Forbundets uforsonlige Politik og har forelagt et Forslag til en Ordning, hvori akcepteres Kravet om en øjeblikkelig Nedsættelse af Lønningerne samt tvungen Voldgift.

Mr. Frank Hodges offentlig fremsatte Forslag, hvorved Arbejdstiden forlænges.

Mr. A. J. Cooks og Mr. Herbert Smiths Afvisning af henholdsvis Mr. Hodges og Mr. Varleys Forslag.

Genoptagelsen af Arbejdet af 70-80 pCt. af Minearbejderne i en ny Kulmine i Nottinghamshire.

Genoptagelsen af Arbejdet i en Kulmine i Warwickshire paa samme Lønbetingelser som før Strejken, men med en 8-Timers Arbejdsdag.

Nedstemning med en Majoritet af kun tre Stemmer (36 mod 33) af en Resolution, forelagt af Northumberland Minearbejderforbunds Forretningsudvalg, hvori anbefales, at der aabnes Forhandlinger med Kulmineejerne og Regeringen for at tilvejebringe de bedst mulige Betingelser for en Lands-Overenskomst baseret paa Kul-Kommissionens Beretning.

Disse forskellige Ting afslører en alvorlig Splittelse blandt Minearbejderne. Herbert Smith, Formanden for Miners' Federation, staar paa samme Standpunkt som for halvandet Aar siden. Forleden erklærede han: »Der kan ikke være Tale om en Nedsættelse af Lønningerne, og jeg vil aldrig gaa med til at sætte mit Navn under et Dokument, hvorved Arbejdstiden forlænges fra 7 til 8 Timer,« men de ovennævnte Eksempler viser dog, at han ikke kan siges at repræsentere hele Minearbejder Federationens Mening.

Forlængelsen af Arbejdstiden er og bliver Hovedsagen, og der er Grund til at tro, at Minearbejderne ikke er saa fjendtligt sindede overfor en 8 Timers Arbejdsdag som Førerne. Et Forslag, som Frank Hodges har stillet, gaaende ud paa, at der skulde betales den før Strejken gældende Minimumsløn for 7½ Times Arbejde, vil ikke af Mineejerne blive anset for akceptabelt.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 8. Juni 1926.

Der er Tegn paa, at Minekonflikten i England staar foran en snarlig Afslutning. Det er heller ikke et Øjeblik for tidligt, og hvorledes og paa hvilken Maade hele Spørgsmaalet skal ordnes for at kunne holde, maa imødeses med megen Spænding.

Det er vist ikke saa meget Lønspørgsmaalet eller Arbejdstiden, Sagen drejer sig om, men derimod Grubernes Modernisering og hele Kulindustriens System at arbejde efter. Engelskmændene har Ord for at være stokkonservative, og Konservatisme kan drives for vidt, ikke mindst i en Branche som Kul. De ældgamle Forordninger med Royalties og Privilegier sætter ondt Blod i Folkets Masse, men hvorvidt det vil være en Fordel, dersom Staten overtager det hele, er en Sag for sig. Ordne Forhold er imidlertid det vigtigste, og Skibsfartens Mænd vil aande lettere den Dag, Meddelelsen kommer, at Mandskabet er gaaet i Arbejde igen og at der kan regnes med at faa Bunkers og udgaaende Last. Som Tilstanden er i Øjeblikket, kan det ikke vedblive at gaa meget længere. Nogle lærer paa Reserverne, andre lever paa Krediten, og Fortjeneste er kun de aller færreste beskaaret. Dersom Skibsfarten arbejdede saa tungt og gammeldags som visse andre Erhverv, havde den forlængst lagt op.

I enkelte Markeder er der Tendens til mere Aktivitet og forhaabentlig noget bedre Vilkaar end hidtil, og med lidt forsigtig Politik kan Bladet maaske hurtigt vende sig.

TRÆLASTMARKEDET

Sveriges Rederforening har nu udsendt et Opraab til Medlemmerne om at holde ud for højere Fragtrater. Et nærmere Samarbejde mellem de tre nordiske Landes Redere er af overordentlig stor Betydning for Østersøfarten; de tre Lande kan næsten beherske Markedet, og det skulde synes let at faa Rederne til at forlange Rater, der kalkulatorisk giver et rimeligt Overskud, men det er saa som saa med Sammenholdet.

Langtfra alle Redere er Medlemmer af Rederiforeningerne, og »Outsiderne« vil først og fremmest søge at mele deres egen Kage, og tænker kun paa Øjeblikket, men ikke paa Fremtiden.

De engelske Importører, specielt Propsimportørerne, regner med at maatte betale højere Rater, og noget højere er allerede betalt. Det gælder imidlertid for Rederne om ikke at sætte al for megen Tonnage paa Markedet, saasnt der viser sig en Opgang. Til London er det vanskeligt at opnaa mere end 40/6d. à 41/6d. fra Midtfinland. Kotka/Grangemouth, D.B.B., er sluttet til 34/-, Props 37/6d. fra Sydfinland og 38/- fra Midtfinland, men disse Rater er allerede betydelig forbedret, og Propraterne til Forthet vil sikkert snart tangere 40/-, 41/- . Til disse Rater er der sikkert mange Reflektanter, men saa snart Befragterne modtager rigelige Tilbud, er de tilbøjelige til at sætte Raten ned, og da gælder det Sammenholdet og at være standhaftig, thi »firer« først een Reder, gaar det hurtigt nedover.

Trångsund/Antwerpen har faaet 575 Std. Baad til 36/-, Kotka/Antwerpen 34/-, Leningrad/Hull 40/- gl. Scanfin og Leningrabetingelser, Jacobstad og Råfö/Hull 45/-, gl.

Hvidehavet er fastere og Befragterne forhandlingsvenlige. Foreløbig er der kun sluttet yderst lidt, og da Sæsonen aldrig er lang, venter vi at se et bedre Marked.

Canada er værd ca. 62/6d. à 63/9d. fra 1 god Lastepads til 1 Lossehavn W.B.E.I., 2/6d. ekstra, dersom 2 Lossehavne.

KUL, KOKS ETC.

License gives for Cokes fra London og Tynen, men de danske Importører er stadig velforsynede og vil helst undgaa at fragte, selvom Raten kun er ca. 7/- . Noteringerne fra Danzig er lidt højere for prompt, men det er et Spørgsmaal om »stem«, og Ekspeditionerne er stadig meget problematiske. Befragterne er

Skibsfarten paa forskellige danske Havne i Januar 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 . .	{ Jan. Kvartal 1926	86	10,135	19,526	213	Frederiks- havn . . .	{ Jan. Kvartal 1926	206	54,765	24,854	1,600
	{ heraf Rutebart	—	—	—	—		{ heraf Rutebart	114	37,015	3,274	1,296
Køge	{ Jan. Kvartal 1925	80	7,385	11,175	285	Aalborg— Nr. Sundby .	{ Jan. Kvartal 1925	204	57,828	25,206	1,654
	{ Jan. Kvartal 1926	323	28,000	39,720	18,752		{ Jan. Kvartal 1926	134	317,764	261,973	190,889
Fakse	{ Jan. — 1925	400	32,035	36,180	28,345	Thisted . . .	{ heraf Rutebart	125	54,628	12,836	14,837
	{ Jan. Kvartal 1926	143	16,157	7,832	22,865		{ Jan. Kvartal 1925	1,389	352,542	225,611	148,328
Holbæk	{ Jan. — 1925	229	12,964	8,630	23,410	Randers . . .	{ Jan. Kvartal 1926	105	9,334	12,170	331
	{ Jan. Kvartal 1926	136	27,248	30,032	1,129		{ heraf Rutebart	13	3,185	935	226
Kalundborg	{ Jan. — 1925	146	24,723	24,451	2,670	Hobro— Mariager	{ Jan. Kvartal 1925	169	11,298	14,924	311
	{ Jan. Kvartal 1926	227	61,176	28,986	4,432		{ Jan. Kvartal 1926	179	62,315	68,054	2,482
Korsør	{ heraf Rutebart	90	28,035	291	174	Aarhus	{ heraf Rutebart	25	10,757	4,865	1,484
	{ Jan. Kvartal 1925	260	58,124	34,759	7,092		{ Jan. Kvartal 1925	184	54,623	57,318	2,819
Stege	{ Jan. Kvartal 1926	305	68,119	67,160	6,719	Horsens . . .	{ Jan. Kvartal 1926	148	17,990	20,164	14,958
	{ heraf Rutebart	90	5,985	213	172		{ heraf Rutebart	13	2,275	1,274	1,148
Rønne	{ Jan. Kvartal 1925	334	73,739	74,415	5,669	Vejle	{ Jan. Kvartal 1925	245	18,517	14,424	29,894
	{ Jan. Kvartal 1926	301	15,563	13,556	9,143		{ Jan. Kvartal 1926	906	315,175	263,483	44,278
Nykøbing F.	{ heraf Rutebart	78	4,541	1,003	1,257	Fredericia .	{ heraf Rutebart	299	118,952	17,548	16,005
	{ Jan. Kvartal 1925	303	15,060	13,213	12,168		{ Jan. Kvartal 1925	823	308,232	239,321	46,501
Maribo— Bandholm	{ Jan. Kvartal 1926	217	57,796	23,409	10,501	Kolding . . .	{ Jan. Kvartal 1926	248	63,209	64,915	6,803
	{ heraf Rutebart	90	42,709	3,981	3,235		{ heraf Rutebart	64	10,253	4,515	4,348
Nakskov . . .	{ Jan. Kvartal 1925	233	59,169	20,202	14,173	Haderslev . .	{ Jan. Kvartal 1925	228	54,094	51,280	5,547
	{ Jan. Kvartal 1926	265	38,717	35,490	12,151		{ Jan. Kvartal 1926	211	46,023	51,105	3,171
Rudkøbing . .	{ heraf Rutebart	12	2,184	704	1,432	Aabenraa . .	{ heraf Rutebart	25	4,900	4,360	1,557
	{ Jan. Kvartal 1925	299	31,989	32,082	10,330		{ Jan. Kvartal 1925	229	44,407	46,003	6,933
Nyborg	{ Jan. Kvartal 1926	209	23,086	30,964	13,535	Egernsund . (Graasten)	{ Jan. Kvartal 1926	394	53,735	53,294	19,968
	{ heraf Rutebart	—	—	—	—		{ heraf Rutebart	64	18,332	1,439	2,579
Svendborg . .	{ Jan. Kvartal 1925	240	20,070	20,863	9,649	Sønderborg .	{ Jan. Kvartal 1925	405	53,109	47,831	18,983
	{ Jan. Kvartal 1926	446	52,001	52,301	16,611		{ Jan. Kvartal 1926	350	67,969	70,511	4,681
Odense	{ heraf Rutebart	152	15,770	3,352	4,896	Esbjerg . . .	{ heraf Rutebart	89	10,413	5,727	1,590
	{ Jan. Kvartal 1925	462	45,936	51,162	18,930		{ Jan. Kvartal 1925	354	58,121	51,794	5,205
Middelfart . .	{ Jan. Kvartal 1926	1,045	41,658	12,513	6,460	Haderslev . .	{ Jan. Kvartal 1926	502	35,511	28,138	4,281
	{ heraf Rutebart	691	32,298	2,289	2,246		{ heraf Rutebart	317	16,266	1,879	1,208
Svendborg . .	{ Jan. Kvartal 1925	1,051	42,848	17,514	7,293	Aabenraa . .	{ Jan. Kvartal 1925	484	30,155	26,226	2,465
	{ Jan. Kvartal 1926	158	72,372	70,377	41,230		{ Jan. Kvartal 1926	308	29,590	24,855	2,332
Odense	{ heraf Rutebart	12	1,908	550	201	Sønderborg .	{ heraf Rutebart	151	11,173	1,220	418
	{ Jan. Kvartal 1925	128	39,327	33,112	29,383		{ Jan. Kvartal 1925	360	29,871	26,700	2,839
Middelfart . .	{ Jan. Kvartal 1926	804	57,213	43,591	8,475	Egernsund . (Graasten)	{ Jan. Kvartal 1926	444	23,845	4,782	14,505
	{ heraf Rutebart	435	21,713	3,960	2,620		{ heraf Rutebart	228	15,245	167	1,527
Odense	{ Jan. Kvartal 1925	830	53,142	44,340	10,005	Sønderborg .	{ Jan. Kvartal 1925	545	26,830	8,230	23,732
	{ Jan. Kvartal 1926	344	104,092	121,306	14,998		{ Jan. Kvartal 1926	826	70,738	40,784	6,967
Middelfart . .	{ heraf Rutebart	62	20,216	9,537	7,363	Esbjerg . . .	{ heraf Rutebart	491	39,415	4,292	3,058
	{ Jan. Kvartal 1925	411	116,802	136,535	20,585		{ Jan. Kvartal 1925	995	67,706	41,627	9,464
Middelfart . .	{ Jan. Kvartal 1926	133	31,799	18,374	571	Esbjerg . . .	{ Jan. Kvartal 1926	238	201,802	115,492	60,924
	{ heraf Rutebart	50	17,400	583	170		{ heraf Rutebart	137	122,419	13,015	57,756
Middelfart . .	{ Jan. Kvartal 1925	126	29,194	13,805	1,623	{ Jan. Kvartal 1925	248	181,468	111,253	65,963	

**GENERALFORSAMLING
I STYRMANDSFORENINGEN**

Dansk Styrmandsforening har med Højesterets-sagfører Thamsen som Dirigent holdt en Generalforsamling, paa hvilken man drøftede forskellige Spørgsmaal.

Nogle Medlemmer havde stillet Forslag om Opretelse af en Forhyringsafdeling indenfor Styrmandsforeningen. Det har imidlertid vist sig, at Forslaget ikke i Øjeblikket lader sig realisere. Man blev saa enig om at se Spørgsmaalet ordnet gennem en Forhandling med Rederne. Forholdet var jo efterhaanden blevet dette, at de fleste Rederier ringede til Foreningen efter Styrmand.

Derefter drøftedes det i sin Tid fremsatte Forslag om Omdannelse af Styrmandsforeningen til en Fagorganisation med dertil hørende statsanerkendt Arbejdsløshedskasse. Heller ikke dette Forslag havde vist sig gennemførligt, og der var nu kun tilbage, om man skulde oprette en Hjelpekasse.

Styrmand Bang troede ikke paa, at Styrmandsforeningen i alle Forhold kunde optræde som Fagforening, f. Eks. ved at udstede Ordre til Styrmandene om, hvad de maatte eller ikke maatte.

Der vedtoges sluttelig et Forslag fra Bestyrelsen om

at bevilge 20,000 Kr. til Hjælp under den øjeblikkelige Arbejdsløshed.

ET LOSNINGSSPØRGSMAAL

Et Skib ankom for nogen Tid siden til Svendborg med en Ladning bestaaende af 370 Tons Potaske, som var indladet løst i Rummet, og for hvis Losning, der var fastsat en bestemt Pris pr. Ton. Ladningen var indladet løst i Rummene, men blev ved Ankomsten til Svendborg forlangt lossat i Sække, hvorved 8 Mand blev anbragt i hver Gæng. Tre af Arbejderne holdt Sækkene op, tre fyldte Lasten i Sækkene, en var Winchman og en Hatchwayman, og hver modtog i Betaling 25 Øre pr. Ton. Af disse otte Mand blev de fem beskæftiget for Skibet, medens tre — de Folk, holdt Sækkene op — blev for Modtagernes Regning.

Sagen gav Anledning til Disput, og ved Østre Landsret afsagdes Dom, hvorefter Skibet under ingen Omstændigheder er pligtig til at levere Ladning anderledes, end som modtaget, løst i Rummet. Som Følge heraf maa Modtagerne være ansvarlig for de paaløbne Ekstraomkostninger, naar anden Losningsmaade ønskes, og Modtagerne dømtes til Tilbagebetaling af de nævnte ekstra Udgifter ved Losningen.

FRANCEN I KASTEGYNGEN

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det fremgaar med mere end tilstrækkelig Tydelighed af den franske Presse, at det franske Folk befinder sig ilde nu. Dets Nervesystem er slidt delvis op paa Grund af de Rystelser, som Francen har bragt det, og meget længere kan det ikke gaa, med mindre der indtræder en Bedring af Betydning. Den 12. Maj var det, at man stod lige overfor Katastrofen. Afgrundens Rand var naaet, og aldrig nogensinde har det franske Pengevæsen været udsat for en lignende Fare. Pundet sprang op til 162 den 15., 172 den 18., og naaede den følgende Dag næsten 180. Det slog alle Fransk-mænd med Rædsel, og Markspøgelset fra Tysklands værste Tid har vel foresvævet dem. Alt aandede Panik, og Regeringens Stilling havde været haabløs om det var gaaet i samme Retning blot et Par Dage endnu. Kritiken mod *Briand* blev endnu mere voldsom end før, og den understregedes yderligere af det skæbnesvangre Faktum, at Finansminister *Pérel* kom tilbage fra London med to tomme Hænder. Han havde intet formaet; hans Rejse havde blot vist, hvor for-tvivlet Frankrigs Stilling er.

*

Skulde der være Mulighed for at redde noget, maatte alle Kræfter sættes ind paa Arbejdet. Men hvem skulde gøre det? *Briand* er ikke mere nogen ung Mand, og han har i det sidste Aar Gang paa Gang vist sig som en svag Mand. Men om det er ham eller andre, der har taget Spørgsmaalet op til radikal Behandling — ligemeget: der er gjort noget. Den 19. Maj indtraadte der en voldsom Reaktion paa Valuta-børsen, Pundet gik ned til 168, næste Dag til 160 og to Dage senere til 145. Det gav Luft, og nu er det Optimisterne, der har Ordet. De har Vind i Sejlene og kan overalt vinde Ørelyd for deres Krav om Francens Stabilisering.

Den stærke Reaktion er kommet overraskende for mange. Det kan forbause mere end Mistilliden til at Kursen vil holde. At Francen paa en Gang kom i den Grad i Miskredit som den gjorde, skyldes Spekulationsaarsager, og i de indviiede økonomiske Kredse var man klare derover. Man kunde derfor ikke tage det hele saa overvættets tragisk og gjorde det mindst af alt i Amerika. Her ræsonnerede man som saa, at Landet endnu ikke havde faaet noget dødbringende Saar paa Grund af den økonomiske Krise, og selv om den ugunstige Handelsbalance vil vare ved endnu en Tid, kan den efter amerikansk Opfattelse ikke slaa alt itu. Og inden der er gaaet nogle Maaneder, vil man »have fundet den Medicin, der giver Helse og Kraft til alt, der har dette behov«.

Blandt de økonomiske Autoriteter man gør klogest i at lytte til, er *Figaro's* Redaktør, der altid er kold og klar i Hovedet. Ogsaa denne Gang. Da Krisen var paa det allerhøjeste skrev han, at han havde de smertefrit virkende Midler, der kunde raade Bod paa en hel Del. Først og fremmest skulde man afskaffe en hel Del Love, som kun kan hindre Kapitalens naturlige Bevægelse. De stillede Bestemmelser om f. Eks. Kapitaleksport og Kontrol med Aktier virker helt parodisk. De gør kun Skade og vil lidt efter lidt underminere hele den franske Privatkapital.

Man har fulgt *Figaro*, og Finansministeren har bebudet at vilde ophæve mange af de Reformer, som blev indført under *Herriot*. Dog var det jo ikke nok, da Krisen blev saa alvorlig og svær.

Den famøse Morganreserve, som for nogen Tid

siden blev stillet teoretisk til den franske Banks Disposition, har maaske bidraget noget til at stive Francen af, men næppe saa meget som man tror her i Landet. De Forhandlinger, som er ført med *Mr. Robineau*, har været i den Grad hemmelighedsfulde, at de snarere har forvirret end givet noget samlende Indtryk, og kun faa er de Mennesker, der har nogen vel begrundet Mening om, hvordan Landet ligger. Men saavel *Briand* end som Finansminister *Pérets* Udtalelser peger i den Retning, at den franske Banks Dispositionsret til Dollarsreserven har vist sig illusorisk paa Grund af de amerikanske Finansmænds Tilbøjelighed til at diktere den franske Regering sine Betingelser. Disse blev efterhaanden for slemme — og *Briand* gik da paa én Gang truende og bønfaldende til Nationalbanken. Det kom til et Kompromis, der lader Guldets indtræde som aktiv Forsvarer for Francen.

*

Det Skridt, som *Briand* her foretog, kan med et mildt Udtryk karakteriseres som imperativt, og i Finanskredse er man meget tvivlraadige. Hvad er det, der staar paa Spil? Frankrigs centrale Pengeinstitut er nu under direkte politisk Indflydelse, og er saaledes ikke mere nogen fri og selvstændig Institution, og man maa give Oppositionspressen Ret i, at det, der er sket, er et slet og ret Attentat ikke blot paa Banken, men ogsaa paa dens Prestige.

Vil man som Udlænding se ganske uhildet paa Begivenhederne, vil man først og fremmest studse ved det mere end beklagelige i, at Bankens Guld er draget ind i den offentlige Diskussion. Der er vel næppe nogen Grund til at nære Uro for Bankens Guld, og ud fra et finansteknisk Synspunkt kan man saaledes godt billige Ordningen med Banken, ikke mindst fordi Francen nu er moden til at blive stabiliseret. En nationaløkonomisk Ekspert som *Charles Rist* mener ogsaa, at det nu er paa Tiden. Guldets er det franske Folks Artilleri — og det gælder fremfor alt om, at det er i Orden. At føre Krig med slidte Kanoner, er det samme som paa Forhaand at erkende Nederlaget. Langt hellere lade Guldets træde ind i sin naturlige Funktion fra før Krigen. Det er dog dertil det er.

Men der findes et Men af betydelig Vægt. Det har sin Oprindelse fra det politiske Omraade, hvor der for Tiden er en ganske iøjefaldende Splittelse, der gaar dybt ned i Nationens Liv. Der gaar store og stærke Bølger i modsat Retning og de udmarver Nationens Liv. Partier og Personer kan ikke mere virke og arbejde sammen; saa at sige ethvert Spørgsmaal bliver en ny Kløft, og der er paa intet Hold Tale om at løfte i Flok. Skal Francestabiliseringen lykkes, maa der Samling indenfor det politiske Liv. Kommer den ikke, vil den Dag ikke være fjærn, da det hele truer med at bryde sammen, og da vil det nye økonomiske Fald blive langt værre end det første. Hvis man derimod kan forliges blot saa nogenlunde, vil Parlamentet kunne vægre sig ved at ratifiere *Bérengers* Opgørelse, der er mere end vanvittig, og man vil komme til at staa i en ganske anden Stilling overfor Washington, der da vil blive nødt til at tage visse Hensyn, som man dér har ladet haant om.

Overalt i Verdens økonomiske Kredse vil man i de følgende Maaneder følge Francen med den største og mest begrundede Interesse.

Johannes Lehmann.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne af de under »Dansk Dampskibsre-deriforening« hørende Skibe viser i denne Uge følgende Tal: Oplagte Dampskibe 68 med en samlet Brutto- og Dødvægt-Tonnage af henholdsvis 98,576 og 154,013 Tons.

Sidste Uge var Antallet af oplagte Dampere 67 men Tonnagen var større, hvilket skyldes at flere store Dampere er gaaet i Fart, medens et større Antal mindre Baade er lagt op.

ude efter Tonnage for fortløbende Rejser indtil September, men sandsynligvis akcepterer ingen Reder en saadan Forretning til de noterede Rater, f. Eks.: Göteborg 5/6d. à 5/9d., Sundsvall 5/9d. Rotterdam/Esbjerg noteres i 4/9d., København 6/6d. (600 Tonner). Til Norge betales forholdsvis mere, hvorimod de svenske Rater er daarligere.

MIDDELHAVET ETC.

Rotterdam og Emden noterer Ladninger i alle mulige Retninger. Desværre er det umuligt at tvinge Raterne i Vejret, og det er en Gaade, hvorledes Rundrejsen kan holde sammen, i Betragtning af, hvad der opnaas hjemover. Jordnødfrafterne har holdt sig konstant lave i Aar, og Indtagendet samt Ekspeditionerne har ikke altid været tilfredsstillende. Frugt har der som bekendt kun været lidt af. Der rapporteres nu sluttet en 168,000 Cbfd. Damper fra 3 Lastepladser til een Havn U.K.-Cont. Havre/Amsterdam Range, £1,500:0:0, eller ca. 17/9d. pr. 100 Cbfd. For 60/100,000 Cbfd. noteres 21/-, 22/6d. *Sortehavet* har taget flere Baade til ca. 12/-, Basis Kontinentet, for 4,500 Tonner, og ned til 11/3d. for 6,000 Tonner, og *Donau* noterer 15/6d. Bordeaux/Hamburg Range, 17/6d. U.K. Tre Havne *River Plate* £16:10:0d. pr. 22 Cbmt., f.o.b. og stuvet.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Kul fra *Hampton Roads* sluttet endnu til 3.00 Doll. til U.K., fri Losning, Gibraltar 3.50 Doll. og Vestitalien 3.25 Doll. Syd-Amerika Destinationer er værd 4.50 Doll. »lower ports«, Rio 3.75 Doll., Santos 4.40 Doll. Dette er altfor lidt, men der er vel ikke mere at faa. Montreal/Antwerpen-Rotterdam betinger kun 12½ Cents for prompt og 13 Cents ultimo Juni, *Gulften*/U.K. 3/6d., Bordeaux-Hamburg 3/4½d., Antwerpen/Rotterdam 3/3d., Juni/Juli, Middelhavet 18½, 19, 19½ Cents 1/2/3 Lossehavne. En god Ting er det, at der er noget at sejle med, og det lader til, at *Gulften* i Sommer vil faa en stor Udførsel af Hvede.

Vancouver indikerer 28/9d., 29/- for prompt, 30/- 30/3d., August/September.

SYDAMERIKA

Rotterdam/Buenos Aires, la Plata eller Montevideo ses sluttet til Rater fra 13/6d. til 14/6d. Ekspeditionen

i Rotterdam er sædvanligvis god, og hjælper lidt paa Regnskabet. Det behøves ogsaa, nu da det hjemgaaende Marked er saa trevent. Mere end 32/-, 33/- kan det ikke blive for Rundrejsen. Buenos Aires/Dunston direkte er nede i 15/10½d. for 5,900 Tonner, og 17/- à 18/6d. U.K. Gibraltar-Hamburg, San Lorenzo-Lastning. Juli/August har endnu ingen særlig Interesse, dog bemærkes sluttet 5,000 Tons 20/8, 20/9, San Lorenzo/U.K.-Gibraltar-Hamburg Range 18/6d., 5,800 Tonner 1./31. August 18/-, imod 16/6d. forleden.

Chile/Alexandria, 30/6 Annullering har betalt den forholdsvis høje Rate af 29/- for 7,800 Tonner. Til U.K.-Cont. noteres 20/-, 21/-, Juli/August.

ØSTEN

En 8,000 Tonner har faaet 16/6d. pr. Ton d.w. fra *Bombay*, *Karachi* eller *Marmagoa*, hvilket er en Forbedring fra sidste Slutning. Ellers er Østens Markeder blottet for enhver Interesse.

TIME CHARTER

Afslutninger: 4,300 Tons d.w., Levering Gulfen, 1.50 Doll., transatlantisk Trip, 2,400 Tons d.w., 7 Maaneder, 1.70 Doll., vestindisk Fart, 3,050 Tons d.w., 6 Maaneder, 1.47½ Doll., vestindisk Fart, 3,050 Tons d.w., 3 Maaneder, 1.50 Doll., canadisk Fart.

En Hvidehavs-Rundtur for en 2,700/2,800 Tonner, prompt Levering i Hook van Holland noteres i 5/-, 6,000/7,000 Tonner 3/5 Maaneder, Baltic- og White Sea Trade, Levering E.C.U.K. 3/6d., 2,000/2,400 Tonner, 12/24 Maaneder, U.K./Cont. Trade ca. 5/9 à 6/-.

HAVNE- OG BROTKASTERNE I RUDKØBING

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 20. Maj tilskrevet Rudkøbing Byraad saaledes:

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 15. Marts d. A. foretager Ministeriet efter stedfunden Brevveksling med Sammenslutningen af danske Havne og Toldrevisionsdepartementet herved følgende Ændringer i den for Femaaret 1925-30 gældende Havne- og Brotkast for Rudkøbing Havn:

I Punkt II. A. N l., 1. Stk. Linie 3, ændres »Stedet« til »Langeland«.

I 2. Stk. udgaar:

»direkte til eget Brug (Fritagelsen omfatter saaledes ikke Andelsforetagender, Indkøbs- og Forbrugsforeninger o. l., der ligestilles med private Forhandlere)«.

I Pos. 14 a. (Fodeerstoffer m. m.) i Afsnit II B. (Takster) ændres Afgiften fra 10 til 8 Øre pr. 100 kg.«

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING

afholder ordinær Generalforsamling i Nyborg Onsdag den 30. Juni 1926.

Dagsorden m. m. vil nærmere blive bekendtgjort.

P. B.V.

C. P. LUND,
Formand.

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.
Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47

DICK'S MARINE OILS SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
397-10387

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

ESBJERG MASKINFABRIK
JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:
ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

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 · Toflund · Tønder · Varde · Viborg

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

En dansk Sømandsdaad.

Motorskibet »Leise Mærsk« ankom forleden til Erie Bassin for at gennemgaa en større Reparation efter en farlig Rejse.

Med Kaptajn H. Haumann fra Færøerne paa Broen styrede Skibet den 15. Februar ud fra Rotterdam med St. Johns som Maal. De første 9 Dage dyppede Skibet Næsen i de almindelige Vinterstorme; men en skønne Morgen brød det ud i en Orkan som kun faa har oplevet.

Første Styrmand Hohlmann fra Aabenraa stod paa Broen, da en Bølge med utrolig Styrke rev det halve af Kommandobroen ned, pillede to Jerndøre af midtskibs, knækkede Rorstammen og fyldte Lukafet med Vand. »Leise Mærsk« fik stærk Slagside, idet den var lastet med Briketter, der forskød sig.

Da Stormen havde løjet lidt af, tog Mandskabet ifølge »Hels. Av.« to Agterbomme, bandt dem forsvarligt sammen og tog dem paa Slæb, hvorved de til en vis Grad fik Styr paa Skibet. Ved New Foundlands-Bankerne kastede Kaptajnen Anker. De tre Styrmand gik ned i Vandet, der var ved Nulpunktet og ved en Dags Arbejde i Vand til Halsen fik de gjort Roret fast, saa at det hjalp paa Styringen, og paa to Dage naaede de ind til Boston Fyrskib. De blev herfra bugseret til Dok, hvor de nødvendige Reparationer blev foretaget.

Mandskabet paa »Leise Mærsk« har sparet Forsikrings-selskabet og Rederiet for meget betydelige Summer ved ikke at lade sig bjerge, men selv klare de overordentlig vanskelige Forhold.

Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft.

Paa en Generalforsamling den 4. ds. i Selskabet »Hugo Stinnes-Riebeck Oel-Aktien-Gesellschaft«, Berlin-Schöneberg, vedtoges det at ændre Firmanavnet til:

»Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft«.

Firmaet har aabnet en Filial i Hamburg, til hvilken Hugo Stinnes-Riebeck Oel-Aktien-Gesellschaft Salgskontors Forretning i Hamburg overdrages.

De nye Takster i Genua.

Fra The Northern Shipping Agency i Genua har vi modtaget et Eksemplar af Firmaets Nytryk af dets »Guide through the Port of Genoa« indeholdende de nye Tariffer vedrørende Lastning og Losning af Skibe i Genuas Havn, der indførtes i afvigte Marts Maaned.

Firmaet meddeler, at det vederlagsfrit vil sende denne nyttige lille Piece til alle i Skibsfart interesserede Firmaer, der anmoder derom.

Firmaets Adresse er: The Northern Shipping Agency, Piazza de Marini 4, Genoa.

Sømandsmissionen i København.

fejrede Fredag den 14. Maj sit 50-Aars Jubilæum ved en Festlighed i »Bethel«. Det er American Seamens Friends Society i New York, som har lagt den første Spire til Sømandsmissionen i København, og den Mand, som paa denne Missions Vegne drog til København for at begynde en Gerning blandt de skandinaviske Søfolk, var en dansk Udvandrer Andreas Wollesen. Han kom hertil sammen med sin Hustru den 14. Maj 1876 og samlede Sømandene i et lille Lokale i Holbergsgade 17. Senere blev Virksomheden forlagt til »Bethelskibet« i Nyhavn, og den 18. Marts 1906 blev Sømandshjemmet »Bethel« i Nyhavn 24 indviet, og som Leder antoges Kapt. Poul Nielsen fra Læsø, der nu har virket i Sømandsmis-

sionens Tjeneste i snart 26 Aar. I »Bethel« holdes der 3 ugentlige Møder, to paa Dansk og et paa Engelsk. Der er Plads og Logi til 80 liggende Gæster, og alt som Regel besat; sidste Aar har der været indskrevet godt 1600 Gæster. Fra »Hjemmet« er hjemsendt henvend 50,000 Kr. for Søfolk, medens 74,300 Kr. er indsat til midlertidig Opbevaring. Det er hovedsagelig skandinaviske Søfolk, der fylder »Bethel«s hyggelige Lokaler, og det er at ønske, at denne Gerning her i Nyhavn kunde blive en Velsignelse for endnu flere end hidtil.

Observer.

Motorfærgerne Esbjerg—Fanø.

Den ny Motorfærge til Esbjerg-Fanø Færgeri er Lørdag ankommen til Esbjerg og indtraadte fra 1. Juni i Ruten.

Færgeren har gjort Rejsen fra Aalborg Skibsværft til Esbjerg paa kun 25 Timer, og saa havde den endda et Ophold paa henvend et Par Timer i Thyborøn.

Paa Dækket er der i hele Skibets Længde en Kørebane til Anbringelse af Automobiles. Skibet har derhos under Dækket 3 Saloner. Maskinen er en Dieselmotor paa 200 H.K.

Ulykke ombord paa den norske Dampner »Asmund«.

Dampskibet »Asmund« lossede i Maj i Danzig en Ladning Malm fra Marokko, og i Anledning af en Grundstødning, som Skibet havde haft for kort Tid siden i Genua, blev Skibet doksat umiddelbart efter. Efter endt Reparation forlod Skibet Danzig den 1. ds. Kl. 8 Efterm. i Ballast for Västervik for der at indtage Trælast for Alexandria. Omtrent 40 n. Mil fra Danzig Kl. 1 Nat, en Time efter Vagtskiftet skete en Ulykke. Af en endnu uopklaret Grund blev Rørpladen i Ildkassen bøjet til Side, saaledes at kogende Vand og Damp strømmede ud i Fyrrummet. I Rummet befandt sig 3. Maskinisten og 4 Fyrbødere. De sidste blev frygtelig forbrændte, og saasart det lod sig gøre bragt paa Dæk i stærkt lidende Tilstand. Tre Tyskere døde kort efter, medens en af dem, der var Nordmand, afgik ved Døden ved Skibets Tilbagekomst til Danzig.

Ulykken har vakt voldsom Opsigt i Danzig, Lloyds Registers specielle Maskin-Surveyor er ankommet fra Stettin for om muligt at paavise Ulykkens Aarsag.

Skoleskibsspørgsmaalet i Tyskland.

Sejlskibsfartens stadige Tilbagegang har medført, at Vanskelighederne for at skaffe Handelsmarinens vordende Befalingsmænd passende Uddannelsesmuligheder bliver stadig større. Men en Uddannelse paa Sejlskibe er nødvendig, fordi der til Erhvervelsen af Styrmands- og Kaptajnspatent kræves en bestemt Farttid paa Sejlskibe, og der ikke findes noget Damperspatent i Tyskland. Af denne Grund har den tyske Skoleskibsforening i Bremen besluttet sig til at anskaffe en Nybygning i Stedet for det eneste Skoleskib, som Foreningen endnu ejer, og som er ret gammelt.

Til denne Nybygning, der er overdraget Værftet Joh. C. Tecklenborg, A.-G., har Riget erklæret sig villig til at yde Skoleskibsforeningen al mulig Understøttelse. Ogsaa Staten Preussen har lovet et Tilskud paa 100,000 Mark, og Bremens Senat har stillet Forslag om, til Formindskelse af Arbejdsløsheden paa nævnte Værft, at bevilge et Tilskud paa 50,000 Mark.

Desuden vil antagelig de store tyske Rederier deltage med et større Bidrag i dette ogsaa for dem betydningsfulde Foretagende.

PATENT TIL SALG

A.-G. Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz), ønsker at sælge deres danske Patent No. 32008 paa en »Fremgangsmaade med tilhørende Anordning til Igangsætning af flerfasede, med Kortslutningsanker forsynede asynkrone Motorer, som fødes fra en Strømkilde med regulærbare Frekvens, særlig til Anvendelse ved Drift af Skibe« eller at afstaa Retten til Udnyttelse af Patentet.

Nærmere Oplysninger meddeler.

LEHMANN & BEE,
Krystalgade 24

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
8. JUNI 1926.

London	18,38	Madrid	57,60
New York	378,75	Amsterdam	152,30
Berlin	90,00	Stockholm	101,25
Paris	11,35	Oslo	84,20
Antwerpen	11,60	Helsingfors	9,54
Zürich	73,35	Prag	11,22
Rom	14,10	Wien	53,50

POSITIONSLISTE PR. 7. JUNI 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«.

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egeholm, ank. Aarhus 12.2.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, oplagt i Helsingør.

m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Chimulpo 6.5. til Moji.
s.s. Aladdin, ank. Hungerburg 1.6.
s.s. Alexandra, oplagt.
s.s. Alfa, pass. Holtenau 6.6.
s.s. Alfred Hage, oplagt.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Sevilla 7.6. til Kbh.

NEW ORLEANS

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

PHILADELPHIA

JONATHAN MAY & SØNNER
Etableret 1876 · Telegram-Adresse »May« Philadelphia, Penna. Delaware Ave · Lombard & Swansea Sts.
DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING

ROTTERDAM

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, Lægtre, 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.

AMSTERDAM

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

GHENT

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

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.

GENOVA

JENS JØRGENSEN & CO
RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

RIGA

KØBENHAVN

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys- & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445TLG. 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.

KØBENHAVN

HANS SVENNINGSSEN

AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN

BEFRAGTNING

KLARERING

HAVARIAGENTUR

Telegram-Adresse: STEAMBROKER

Telefoner: Central 3675 · Central 3695 · Statstelefon 30

s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 3.6.
 s.s. *Anna*, ank. Bristol 7.6.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Los Angeles Harbour 22.5. til Hamburg.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Montreal 31.5.
 s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Muroran 1.6.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 31.5.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, oplagt.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Port Said 5.6. til Marseille.
 s.s. *Askø*, oplagt.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. San Francisco 1.6.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Wiborg 25.5.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Terneuzen 5.6.
 m.s. *Australien*, Christiansen, afg. Hamburg 5.6. til St. Thomas.
 m.s. *Avance*, Hansen, afg. Kolding 8.6. til Danzig.
 s.s. *Axel*, Jensen, ank. Honstenborg 29.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Exportfart, afg. Leith 7.-8.6. til Odense.
 s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i Kbh.-Mariagerfjord og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, pass. Ushant 5.6. paa Rejse til Aabenraa.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Rufisque 31.5. til Hamburg.
 s.s. *Bjarke*, oplagt.
 s.s. *Bodil*, afg. Marseille 4.6.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 19.5.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Halifax 6.6.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 31.5.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, pass. Dungeness 5.6. paa R. til Grangemouth.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Montreal 22.5.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Wisborg 3.6.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Kbh. 5.6. til Antwerpen.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Liverpool 3.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 29.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, ank. Sundsvall 1.6.
 s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt.
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panamakanalen 1.6. paa Rejse til Los Angeles Harbour.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Norfolk Va. 29.5.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. London 29.5.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, afg. Hampton Roads 24.5. til Bremen.
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Constantinopel 3.6. til Oran.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Passages 7.6.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Braila 30.5.
 s.s. *Danefelt*, oplagt.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Charleston 22.5. t. Antwerpen.
 s.s. *Danery*, oplagt.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 25.5. til Kbh.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Oslo 6.6.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Oran 4.6.
 s.s. *Delaware*, Petersen, ank. Rønne 5.6.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Dorrit*, pass. Dungeness 7.6.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

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

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

F. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
 P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
 Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, afg. Palermo 3.6.
 s.s. *Ebro*, afg. Kbh. 5.6. til Riga.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. London 2.6.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Kbh. 24.5.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Ræfse 4.6.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Skellefteå 3.6.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Mo 5.6. til Cardiff.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i Kbh. siden 8.3.26.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 2.6.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, afg. Kotka 5.6.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, afg. Kotka 4.6.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Riga 3.6.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. Kbh. 7.6. paa Rejse til Halifax.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, pass. Gibraltar 5.6. paa Rejse til Port Said.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Dok i Grimsby siden 4.6.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Dok i Kbh. siden 24.5.
 m.s. *Fionia*, Dahl, pass. Gibraltar 4.6. paa Rejse til London.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Rotterdam 4.6.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, afg. Horsens 5.6.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Newcastle N.B. 4.6.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, afg. Liverpool 5.6. til Hook of Holland.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbh. 3.6.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Harburg-Elbe 1.6.
 s.s. *Frieda*, Theilland, ank. Grangemouth 4.6.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, ank. Kbh. 4.6.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, afg. Wiborg 7.6.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. New York 4.6.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Wisborg 31.5.
 s.s. *Gunver*, pass. Brunsbüttel 7.6.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Dunkirk 4.6. til Kbh.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Wisborg 31.5.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Leixoes, 1.6.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, ank. London 8.6.
 s.s. *Harald*, oplagt.
 s.s. *Harriet*, ank. Wiborg 6.6.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, pass. Ushant 7.6.
 s.s. *Helga*, ank. Wasa 7.6.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 29.5.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Suthertoffer 2.6.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 6.6.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Jørgensen, afg. Swansea 5.6. til Kbh.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Kbh. 5.6.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Santos 27.5.
 s.s. *Inga*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Inger*, ank. Tuborg 7.6.
 s.s. *Irene Maria*, Lisborg, ank. Kaskö 1.6.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, ank. Montreal 2.6.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Ziguinchor 2.6. til Carante.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Shanghai 3.5. til Singapore.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. Antilla 3.6.
 s.s. *Jenny*, afg. Frederikshavn 5.6.
 s.s. *Johanne*, afg. Sundsvall 4.6.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, afg. Rufisque 27.5.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Hampton Roads 5.6.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Kbh. 24.5.
 m.s. *Jutlandia*, Kolls, ank. Nørre Sundby 5.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Korsør 5.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
LAMBERT STOCK, LONDON 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, 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, Grimsby
HULL, Prudential Buildings	
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, 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:

GRIMSBY

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

SUNDERLAND

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

MIDDLES-
BROUGH

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.

SUNDERLAND

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

AGENT I DANMARK:

J. E. Granzow, Nørresøgade 17, København.

AGENTER I NORGE:

Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
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 FIFESHIRE

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

METHIL

Telegrams: »Mactaggart«, Methil.
Codes: A. B. C. 5th Edition · Scots' 10th Edition · Watkins 1904

LAWSON & MITCHELL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT

FORSYNING AF BUNKERS

Dæk- og Maskinforsyninger

C. A. G. FYHN

SKIBSHANDLER OG KREDITOPLAG
EAST HIGH STREET
METHIL

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

s.s. *Karla*, pass. Holtenau 7.6.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 6.6.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Hamburg 6.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Danzig 18.5.
 s.s. *Knud*, oplagt.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, ank. Danzig 24.5.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Baltimore Md. 2.6.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Ghent 2.6.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Banjowangi 19.5. til Capetown.

I

s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Aberdeen 2.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Beckton 5.6.
 s.s. *Lillian*, ank. Sundsvall 31.5.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. New York 1.6.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 17.5.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. La Plata 31.5.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 3.6.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Las Palmas 18.5.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Pentland 6.6. paa Rejse til Aarhus.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bathurst 25.5. til Walton Bay.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, afg. London 7.-8.6. til Esbjerg.
 s.s. *Marie*, pass. Brunsbüttel 7.6.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Trångsund 2.6.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Montevideo 28.5.
 s.s. *Middelhavel*, Olsen, pass. Gibraltar 5.6. paa Rejse til Kalundborg.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Ceuta 7.6. til Melilla.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, afg. Kbh. 5.6.
 s.s. *Natal*, Røder, afg. Penang 5.6. til Port Switthenham.
 s.s. *Nautik*, afg. Bilbao 7.6.
 s.s. *Neptun*, ank. Sundsvall 31.5.
 s.s. *Nerma*, pass. Brunsbüttel 6.6.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Lissabon 6.6. til Kbh.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, afg. Kotka 7.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Aabenraa 6.6.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Ørnskjoldsvik 5.6.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Trångsund 2.6.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, ank. Calcutta 26.5.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt.
 s.s. *Oluf Bager*, Madsen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Kbh. 28.5.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Uleåborg 2.6.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 2.6.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Aden 23.5. til Menado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Sydney 19.5. til Vancouver.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Portland Ore 29.5.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Grecker 6.6.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Rotterdam 5.6.
 s.s. *Phønix*, Rutefart, Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Bintam (Africa) 2.6. til Bremen.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 4.5.

R

s.s. *Randi*, afg. Kiowisto 7.6.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Singapore 6.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, ank. Odense 3.6.

s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. London 9.6.
 s.s. *Romø*, oplagt.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Emden 6.6.
 s.s. *Rota*, Rivolt, ank. Nakskov 3.6.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Batou Rouge 2.6.
 s.s. *Seine*, le Barzig, afg. Kbh. 7.6.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Sønderborg 6.6.
 s.s. *Senegal*, Thorkilsen, ank. Luderitz 4.6.
 m.s. *Stam*, Heindorn, ank. Melbourne 31.5.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. New Orleans 16.5. til Capetown.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, ank. Walleroo 2.6.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, afg. Norrköping 5.6. til Sundsvall.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 6.6. til Randers.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. London 4.6.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 5.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Pernan 25.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Kbh. 3.6.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankensen, ank. Aberdeen 2.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Struer 7.6. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 27.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Bordeaux 31.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Danzig 3.6. til Reykjavik, passeret Kbh. 4.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Ivigtut 4.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Cienfuegas 28.5. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Kbh. 4.6.
 s.s. *Stella*, afg. Kotka 4.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Danzig 9.6. til Stettin.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend*, oplagt.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Kbh. 28.5.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Santos 29.5.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. Kbh. 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, afg. Antwerpen 6.6. til Kbh.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Bamble 21.5. til Boston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Newcastle 7.-8.6. til Nakskov.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 7.6. til Havre.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Messina 5.6. til Palermo.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. Kbh. 29.5.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Shanghai 24.5.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Tyr*, Christensen, oplagt.

U

s.s. *Uffe*, oplagt.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Danzig 7.6. til Memel.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbh. 1.6.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New York 2.6.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dakar 29.5.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Garston 1.6.
 s.s. *Vera*, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Portland Me. 3.5.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 1.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 30.5.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Newcastle o. T. 4.6.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), pass. Capewrath 8.6.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, pass. Lizard 6.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Holtenau 5.6.

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/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 · DAMPSKIBSPEDITION

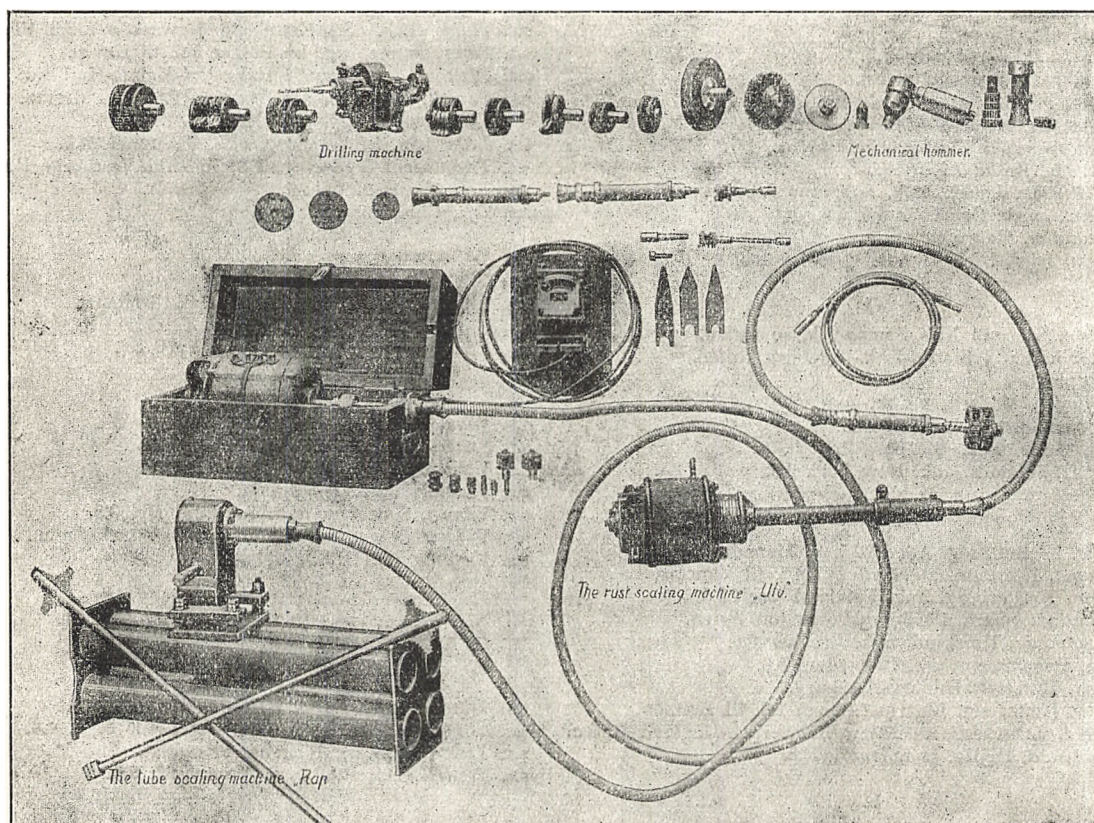
Agent for:

»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 Mand's 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: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1959 **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

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 UDSTRÆK-
NING 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 Legering for dette Formaal.
DE VISER SIG ANVENDELIGE, HVOR DET
ER MISLYKKEDES MED ALLE ANDRE.

Æ BRONCE Kondensatorrør er i høj Grad modstande-
dygtige 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 Kraft-
stationer hele Verden over.

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

Eneste Fabrik:

ALLEN EVERITT & SONS LTD.

KINGSTON METAL WORKS, SMETHWICK,
BIRMINGHAM

Agent for Danmark:

S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

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

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.

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.

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«

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steam Pacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrequisitter.
Eneste Skibsprovanteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

A · N · PETERSEN

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

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

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

J. C. F. SCHMID

SKIBSHANDLER OG SLAGTER

Prins Hendriksgade 57
Grundlagt 1855 AMSTERDAM Telefon 49410
Telegr.-Adr.: »Jeeffes«

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

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: Rotterdam Telefoner Nr.:
Sleepmaas ROTTERDAM 8128 · 8148
Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

JENS JØRGENSEN & CO

RIGA

SKIBSHANDLER

ALT VEDRØRENDE SKIBSPROVIANT PAA LAGER

Eneste danske Skibshandler i Riga.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

JONATHAN MAY & SØNNER

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 25

FREDAG 18. JUNI 1926

33. AARG

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

STATSBANE-MONOPOLET

Ministeriet for offentlige Arbejder er blevet altfor stort og uhaandterligt. Det arbejder tungt og langsomt, og dets forskellige Afdelinger og Departementer varetager deres forskelligartede Interesser i indbyrdes Modstrid og til Skade for Landets bærende Erhverv.

For at sikre sig faste Kunder og regelmæssig Varetrafik har Ministeriets Vogmandsforretning, d. v. s. *Statsbanerne*, indført et Rabatsystem. Et saare forstandigt Skridt og vistnok en af Minister Friis Skotte's Reformer. Men et Rabatsystem maa nødvendigvis baseres paa et Minimumskvantum pr. Uge, pr. Maaned eller pr. Aar. Ogsaa dette har *Statsbanerne* indført. Desværre er dette Minimumskvantum, der betinger Rabatten, i visse Tilfælde blevet skruet op til en saadan Højde, at *Statsbanerne* for enkelte Varer Vedkommende har tiltvunget sig et fuldstændig Transport-Monopol. Af Frygt for ikke at naa det stipulerede Minimumskvantum tvinges Storaftsendere, ofte meget imod deres Vilje, til at sende alle deres Varer pr. *Statsbane*. Selv i Tilfælde, hvor det vilde være hurtigere og mere praktisk at ekspedere de paa-gældende Varer pr. Rutebaad eller Motorpaket. Det er dog ganske meningsløst at sende Varer fra København til jyske Byer langsommeligt pr. Bane over Sjælland, Fyen og ofte igennem Størstedelen af Jylland i Stedet for at bringe dem ombord i en Rutebaad, som i Løbet af Natten bringer Godset til sit Bestemmelsessted. Og dog gøres dette hver Dag i Aaret.

Den monopolskabende Forhøjelse af det rabat-givende Minimumskvantum er indført af *Statsbanerne*, forstaar vi, som et Modtræk imod Rutebilernes paa-gaaende Konkurrence. Hvorvidt denne Forhøjelse rammer Rutebilerne, skal vi lade være usagt — det har vi ikke Midler til at kontrollere. Givet er det imidlertid, at Statens Transportmonopol paafører

- 1) Rutebaade,
- 2) Motorpaketter og Sejlskibe,
- 3) Provinshavnene

en ganske urimelig Konkurrence. Man skulde ikke tro, at nogen dansk Regering vilde tillade, at en Statsvirksomhed anvender slige Vaaben overfor et af Landets Hovederhverv.

Ethvert Monopol er af det onde. Særligt Statsmonopoler har alle Dage og i alle Lande vist sig at være skæbnesvangre for Erhvervslivet og det værdiskabende Privatinitiativ. Her i Landet er gradvist oparbejdet et fortræffeligt Net af Ruter, hvis Baade billigt og effektivt besøger Transporten fra og til vore Havnebyer. Det er næppe Statsmagtens Opgave at genere, langt mindre at ødelægge dette Net, hvis nationale Betydning det er vanskeligt at overvurdere.

Provinshavnene rammes, som allerede nævnt, i højeste Grad igennem dette Transport-Monopol. Ligesom *Statsbanerne* sorterer de under Ministeriet for Offentlige Arbejder, og Havnenes ledende Mænd har nu Tid og Lejlighed til at vurdere Fordelene ved de altfor høje Takster, som dette Ministerium godkendte

for Femaarsperioden 1925/30. Høje Havnetakster for-dyrer avtomatisk Transporten ad Søvejen og bidrager ikke til, at Havnene kan konkurrere effektivt med rabatyvende Jernbaner. Vi vil indtil videre nøjes med at konstatere dette og udtrykke vor Forundring over, at Havnebestyrelserne og Handelsforeningerne i Provin-sen saa tamt og uden at protestere finder sig i Statens Transport-Monopol.

BØRS OG ERHVERV

Aktiebørsen er for Tiden inde i et fuldkomment Adødvande med minimale daglige Omsætninger, skriver *Berlingske Tidende*. Og i et Interview, som Bladet har haft med den ansete Formand for Veksellerernes Repræsentantskab, Veksellerer O. H. van Deurs, udtaler denne, at det hele er ved at gaa istaa og lægger Ansvaret herfor paa Bankernes, særlig Nationalbankens Skuldre. Bankerne gør desværre, siger Hr. van Deurs, ikke noget for at opmuntre Markedet, saaledes som de har gjort før i lignende Perioder, naar de mente, at Kurserne var lave

Selvfølgelig har Kreditindskrænkningen i nogen Grad hæmmet Befolkningens Købelyst, og Bankernes apatiske Holdning er utvivlsomt et bevidst Led i den Kreditindskrænkings- og Deflationspolitik, som man har ment var en nødvendig Kur for vort Erhvervsliv. Men Publikum har sikkert ogsaa afholdt sig fra at købe Anlægspapirer, fordi flere af de Herrer Veksellerere har bidraget deres til at skabe Uro om og Mistillid til forskellige Virksomheder. De Herrer sikrer sig Kontrol over betydelige Aktieposter i sunde Foretagender og misbruger saa deres Aktiemagt til at malke Selskaberne paa uforsvarlig Maade i de gode Tider og likviderer dem for en øjeblikkelig kontant Fordels Skyld i de daarlige. Hvis dette er legitim Veksellerer-Forretning, er vi i alt Fald ikke imellem dem, der græder, fordi Veksellererne bliver arbejdsløse.

Og helt arbejdsløse er de heller ikke. Paa Mandag har saaledes de samme to Veksellerere, der sidste Aar tiltvang sig Bestyrelsesposter i *Dansk-Norsk*, faaet indkaldt til en ekstraordinær Generalforsamling i Dampskibsselskabet *Orion* med det samme smukke Formaal for Øje at likvidere Selskabet.

Forhaabentlig lykkes dette Anslag ikke. Til rets-gyldigt at vedtage en Likvidation af Selskabet kræves imidlertid, at der paa Generalforsamlingen er repræ-senteret Femsjattedele af Aktiekapitalen, og at To-trediedele af de afgivne Stemmer er for Forslaget. Er der ikke repræsenteret Femsjattedele af Aktiekapi-talen paa Generalforsamlingen, kan Likvidationen — uden Hensyn til den repræsenterede Aktiekapitals Størrelse — vedtages paa en Generalforsamling, men der kræves da hertil Femsjattedel af de afgivne Stem-mer.

GENÈVE OG SKIBSFARTEN

Vi har tidligere gentagne Gange peget paa Farerne ved det internationale Arbejdsbureau i Geneve, fra hvilket der flyder en stadig Strøm af mere eller min-

dre utopiske Forslag, som forelægges de forskellige Landes Parlater til Vedtagelse. Adskillige af de af Arbejdsbureauet udsendte Forslag betyder direkte Udgifter og Vanskeligheder for den i Forvejen haardt kæmpende Skibsfart, der mindst af alt trænger til Love, som hindrer den frie Udnyttelse af Erhvervet.

At vi ikke staar ene med vor Kritik af Arbejdsbureauets Virksomhed viser nogle Udtalelser, som det ansete norske Skibsfartsblad *Norges Handels- og Sjøfartstidende* nylig har fremsat i Anledning af den fra den 24. Maj til den 6. Juni i Genève afholdte internationale Arbejdskonference. Formaalet var officielt Forenkling af Emigrantkontrollen, men efter alt at dømme har Mødet beskæftiget sig med dens Komplisering. Norge deltog med ikke mindre end 5 Repræsentanter, skønt Landet kun har to Emigrantskibe, og disse Skibes Redere underkaster sig naar som helst en hvilken som helst Anordning, som den norske Stat maatte finde hensigtssvarende af Hensyn til Kontrollen med Emigranterne.

Ved Konferencen kom det til det skarpt Sammenstød mellem Redernes og Søfolkernes Repræsentanter ved Behandlingen af Spørgsmaalet om, hvorvidt den af Arbejdsbureauet forelagte Indstilling samt Udkast til en Konvention om en international Ordning af Sømændenes Hyrekontrakter kunde tjene som Grundlag for Konferencens Forhandlinger.

Hvad det her drejer som er i Virkeligheden en international Sømandslov, hvis Grundtanke er, at alle Søfolk i Verden paa alle Nationers Skibe saa vidt muligt skal stilles paa lige Vilkaar med Hensyn til Bemanning, Arbejdstid, Underbringelse, Kost og naturligvis som Følge deraf ogsaa med Hensyn til Hyrer. Vore højstaaende Søfolk, udtaler Bladet, skal lige stilles Sydlændinge og Farvede. I disse Spørgsmaal staar Bureauet og Sømændene sammen mod Rederne.

Det Forslag til en international Sømandslov, som Arbejdsbureauet har udarbejdet, har man hidtil nærmest været tilbøjelig til at henregne til den rent humoristiske Litteratur, men man kan jo ikke se bort fra, at der ligger en alvorligere Hensigt bag, nemlig at nivelere Konkurrenceforholdene. Vor Overlegenhed i Konkurrencen skal bortelimineres ved Love, der gør det

umuligt for os at udnytte de Fortrin, vi har i en første Klasses Sømandsstand og i en dygtig Rederstand. Vi skal bringes paa Niveau med Nationer, som aldrig har haft nogen Position paa Havet at forsvare. Det skal gøres ved Hjælp af Folkeforbundet. Nærmere bestemt drejer det sig i Virkeligheden om et farligt Angreb paa en af vore Hovednæringsveje.

I Stedet for at være en Institution til Betyggelse af Freden er Folkeforbundet blevet en Institution, der blander sig i saa at sige alle Forhold paa en Maade, der vil kunne hindre i hvert Fald Smaaaterne i at drage Nytte af de Fortrin, de paa enkelte Omraader maatte have fremfor andre Stater.

Det Spil, Arbejdsbureauet driver med Søfarten, er efter vor Mening af en saadan Art, at vi burde tage under Overvejelse at følge Brasiliens Eksempel.

Ganske vist deltager ogsaa andre første Klasses Søfartsnationer endnu i disse Forhandlinger, men der er da heller ingen Fare for, at England, Tyskland, Holland, Danmark og Sverige skal sætte i Kraft noget af de Paafund, Arbejdsbureauet har udruget. Derimod kan man ikke være sikker paa, hvad der kan hænde os. Forfængeligheden i Retning af at gøre sig berømt i Genève er ofte meget større end Sagskundskaben og Forstanden hos de Folk, vi sender derned.

Sluttelig maa vi henlede Opmærksomheden paa den systematiske Bearbejdelse af Opinionen, som foregaar fra Genève gennem egne Presseagenter og udsendte Regeringsjournalister. Den er lige saa betegnende som farlig.

Vi kan ganske slutte os til de ovenfor gengivne Udtalelser, men er dog ikke saa sikre paa, at der ikke her i Danmark kan være nogen Fare for, at Regeringen skulde forsøge paa at faa vedtaget i Rigsdagen nogle af de Paafund, som Arbejdsbureauet har »udruget«. I hvert Fald har den vist sin gode Vilje i den Retning, selv om det ikke hidtil er lykkedes at faa noget af Gøgeæggene udruget.



D Ø D S F A L D

En af den danske Sømandsstands dygtigste Repræsentanter, Kaptajn A. G. Thomsen, er afgaaet ved Døden, 77 Aar gammel.

Kaptajn Thomsen kom allerede som 13-aarig til Søs, og sejlede med Smaajagterne i vore Farvande. Efter at være konfirmeret kom han ud med Marstallerne, der gik paa Nord- og Østersøen, senere sejlede han med Puggaards Skibe og gjorde blandt andet to Jordomsejlinger med Fregatten »Signe«. Efter at have taget Styrmandseksamen og aftjent sin Værnepligt, for han med de store Paketter fra Hamborg til New York, blev senere 1. Styrmand i Kinafarten og efter flere Aars Sejlads kom Kaptajn Thomsen om Bord i Damperen »Thingvalla« og sejlede med denne i 2 Aar paa Kinakysten.

Da Thingvalla-Linien sidst i Halvfjerdserne aabnede Passager- og Godsruuten paa New York, var Kaptajn Thomsen med til at bringe den første Passager direkte fra København til New York. I 1881 blev han Fører af »Thingvalla« og førte efterhaanden alle Liniens Baade og gik med disse i 1898 over i D.F.D.S. Siden da har Kaptajn Thomsen ført Passagerbaadene i Skandinavien—Amerika-Linien bl. a. »C. F. Tietgen«, og da »Frederik VIII« blev sat ind i denne Fart, faldt Valget til Fører ganske naturligt paa Kaptajn

Thomsen, hvis Dygtighed og store Erfaring som Atlanterhavsfarar gjorde ham selvskreven til denne Plads.

Som Fører af vor største Passagerbaad svigtede Kaptajn Thomsen heller ikke i mindste Maade den Tillid, der fra alle Sider blev vist ham, men udfyldte sin ansvarsfulde Post til baade Selskabets og de Rejsendes fulde Tilfredshed, indtil han i 1920, efter i over 50 Aar at have faret til Søs, trak sig tilbage fra sin Gerning. Med Kaptajn Thomsen er en af den danske Sømandsstands dygtigste og mest populære Skikkelser gaaet bort.

O P L Æ G N I N G E R N E

Antallet af oplagte Dampere viser denne Uge en Aaglædelig Nedgang, idet der den 15. ds. var oplagt ialt 60 Dampere med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 87,494 og 137,048 Tons.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET ABSALON

Paa et i Forsikrings-Aktieselskabet »Absalon« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes den 30. ds., at udbetale 5 pCt. i Udbytte for 1925.

FARTEN PAA FÆRØERNE

En Erklæring fra Direktør A. O. Andersen.

Direktør A. O. Andersen, der var bortrejst, da Sagfører Mitens i forrige Uge rettede sit Angreb paa »D.F.D.S.«, udsendte forleden følgende Erklæring:

Efter min Hjemkomst fra en Forretningsrejse til England er jeg bleven gjort bekendt med den Polemik, der har været ført mellem *Det færøske Dampskibsselskab* og *Det forenede Dampskibs-Selskab* angaaende Farten paa Færøerne. Jeg skal i Anledning af Hr. Sagfører Mitens' Udtalelser af 4. ds. meddele, at Det forenede Dampskibs-Selskab ikke agter at indlade sig i nogen som helst yderligere Diskussion med Hr. Sagfører Mitens om, hvad der med Hensyn til Fastsættelsen af de for Farten mellem Færøerne og Danmark gældende Fragtrater er forretningsmæssigt forsvarligt. Det forenede Dampskibs-Selskab har i et halvt Aarhundrede opretholdt Forbindelsen mellem Færøerne og Moderlandet paa en fuldt ud

forsvarlig Maade og skal vel vide at bevare denne Tradition i Fremtiden, selv om man fra anden Side ved en usmagelig Konkurrence søger at lægge Hindringer i Vejen derfor og indblander Forhold, som intet har med de forretningsmæssige Hensyn at gøre, samt paa ansvarsløs Maade søger at rejse Stemninger, der kunne være skadelige for det danske Samfund.

Det forenede Dampskibs-Selskab agter ikke nu saa lidt som tidligere at brandskatte det færøske Samfund ved at opretholde Rater, der er højere end de, Fragtniveauet betinger, selv om det derved skulde lægge Vanskeligheder i Vejen for det af Hr. Sagfører Mitens repræsenterede, med Det forenede Dampskibs-Selskab konkurrerende og af den danske Stat subventionerede Foretagende.

A. O. Andersen,

administrerende Direktør for Det forenede Dampskibs-Selskab.

NORSK HØJESTERETS DOM OM OVERTID

Norges Højesteret afsagde forleden Dom i en Sag angaaende en Donkeymands Vagt i Maskinen, naar Skibet ligger ved Land.

N. H. & S. T. gengiver Dommen, som er meget interessant, i et fyldigt Uddrag.

Donkeymand *Olaus Olsen* havde en Tid sejlet med »Topdalsfjord«, tilhørende den norske Amerikalinje, og paastod ved Afmønstringen at han havde 629 Kr. tilgode for Overtidsarbejde. Donkeymanden har under Skibets Ophold ved Land været fritaget for Arbejde om Dagen mod at han gjorde Vagt i Maskinen om Natten. Han paastaar, at hans Vagttjeneste bestod i Pasning af Højtryksdampkedelen og Pasning af Oliepumper, Pasning af kombineret Luft- og Cirkulationspumpe, af Dynamo til Lys for Skibet, af Sanitærpumpe, Lænsning af Rendestene, Oppumpning af Zetlings-tanke og Opfyring af Kedler.

Skibet har Oliefyring og har ikke Donkeykedel.

Oslo Sørret gav under Dissens Donkeymanden Ret, medens det dissenterende Medlem af Retten, Inspektør *Hj. Hanssen*, fandt at Donkeymandens Tjeneste maatte henregnes til Vagttjeneste. Han udtalte i sit Votum:

Naar Loven giver Adgang til at paalægge nogen af Maskinmandskabet Nattevagt ved Land, maa det være saaledes at forstaa, at Vagtmanden har Pligt til at føre Tilsyn med det fungerende Maskineri, naar dette ikke medfører nævneværdigt Arbejde.

Jeg gaar ud fra, at Losnings- eller Lastearbejde ikke er udført under den omtvistede Tjenestetid, idet intet er oplyst herom. Vagttjenesten paa Dæk medfører ligeledes visse legemlige Arbejder — om man saa vil kalde det — Vaagen, Paapasselighed og Omtanke forbundet med et stort Ansvar, f. Eks. naar et Skib er

fortøjet i en Havn, hvor det ligger paa Grund ved hvert Lavvande.

I det hele kan der kun blive Spørgsmaal om Vagttjeneste for nogen af Maskinmandskabet, naar en Del af Maskineriet er i Funktion, og der saaledes er noget at passe paa. Naar hele Maskineriet hviler, behøver man ingen særlig Vagtmand til at passe paa i Maskinrummet.

Maskinist *Yggeseth*, som var Førstemaskinist paa »Topdalsfjord«, udtalte under et Tingsvidne, at Donkeymandens Arbejde bestod i vanlig Nattevagtsarbejde med Tilsyn af Fyringsystemet, som arbejder automatisk, ligeledes Pumper og Lysmaskiner. Vagttjenesten var saa let og renlig, at han kunde udføre den i sine bedste Sønagsklæder uden at faa disse ødelagt.

Højesteret omstøder Sørretsdommen.

Højesteret anfører i sin Dom, at Donkeymanden hævder, at Maskinmandskabet altid har Krav paa Overtidsbetaling for Nattevagttjeneste udført, naar Maskineriet eller visse Dele af det fungerer. Men hvis denne Opfattelse skulde være rigtig, vilde det føre til, at et Maskinmandskabet praktisk talt altid vilde være berettiget til Overtidsbetaling for Nattevagttjeneste. En saadan Forstaaelse vilde gøre Lovens Bestemmelse saa at sige betydningsløs, og kan ikke antages at være stemmende med dens rimelige og fornuftige Mening. Udtrykket »Vagttjeneste« synes ikke at kunne indskrænkes til, hvad der i snævrere Forstand kan kaldes at holde Vagt, men maa antages at sigte til, hvad der efter en naturlig og i Praksis uddannet Opfattelse hører til saadan Tjeneste.

Højesteret fandt efter det anførte, at Donkeymanden ikke havde noget Krav paa Betaling for Overtidsarbejde.

„DANSKE REDERES ULYKKEFORSIKRINGSFORBUND“S

Repræsentantskab har afholdt ordinært Møde under Ledelse af Formanden, Direktør *Svend Bramsen*.

Af det af Bestyrelsen aflagte Regnskab fremgik det, at der i Aaret 1925 i *Dampskibsafdelingen* til tilskadekomne Søfolk og til omkomne Søfolks Efterladte var udbetalt ialt Kr. 270,229.00, og at der til de ved Aarets Udgang uafgjorte Skader var henlagt et Beløb af Kr. 269,083.00. Afdelingens Regnskab sluttede med en Saldo i Medlemmernes Favør af Kr. 37,299.00.

I *Sejlskibsafdelingen* udgjorde Summen af de udbetalte Erstatningsbeløb Kr. 194,035.00 og den til Regulering af uafgjorte Skader afsatte Skadesreserve

Kr. 82,230.00. Denne Afdelings Regnskab udviste en Saldo i Medlemmernes Favør af Kr. 43,678.00.

De foretagne Valg til Bestyrelsen samt Valg af Revisorer var alle Genvalg.

Paa Mødet fremsattes der af de interesserede Parter Beklagelser over, at der ikke har fundet en Nedsættelse Sted af Ulykkesforsikringslovens Forsikringssummer, men at disse, der er fastsat i Loven af 28. Juni 1920, opretholdes uforandret uanset Stigningen i Kronens Værdi og uanset, at Hyrerne er blevet stærkt reducerede, og det vedtoges at rette en Henvendelse til Regeringen for at søge opnaaet, at Forsikringssummerne kommer til at svare til de nuværende Forhold.

BERETNING FRA DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING FOR AARET 1925

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Beretnings Afslutning forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Bestyrelsen udtraadte efter Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling *C. P. Lund*, *Alfred Nielsen* og *F. H. Eriksen*, der alle genvalgte, og i Stedet for *R. S. Hansen* valgtes Skibsreder *L. S. Andreasen*, Svendborg. *F. L. Knakkegaard* er afgaaet ved Døden.

Bestyrelsen beklager ved *F. L. Knakkegaard*s Bortgang at have mistet en elskværdig Kollega, der altid har vist Sejlskibsfarten stor Interesse.

Foreningens Bestyrelse har i det forløbne Beretningsaar bestaaet af: *C. P. Lund*, Hellerup, Formand; *L. S. Andreasen*, Svendborg; *F. H. Eriksen*, Marstal; *Z. T. Jacobsen*, Troense; *Erik B. Kromann*, Marstal, Næstformand; *F. L. Knakkegaard*, Nykøbing, M. (indtil 9. Februar 1926); *Alfred Nielsen*, Rudkøbing, og *I. E. Damkier Petersen*, Kolding.

Paa et umiddelbart efter Generalforsamlingen afholdt Bestyrelsesmøde genvalgte *C. P. Lund* og *Erik B. Kromann* henholdsvis som Formand og Næstformand for de næste 3 Aar.

Under 31. Marts d. A. har Foreningens Sekretær og Kasserer opsagt sin Stilling til Fratrædelse snarest.

REGNSKABET.

Indtægt:	Kr. Ø.	Udgift:	Kr. Ø.
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. December 1924.....	462 99	Administrationsudgifter:	
Kassebeholdning pr. 31. December 1924.....	396 65	Kontorrekvisitter	89 40
Indbetalt af Kredsafdelingen for:		Lønninger, Kontorleje m. m.....	4,550 00
Bornholm	154 50	Porto og Telegrammer	167 80
Sjælland	1,388 46	Annoncer, Brandpræmie og Ulykkesforsikring	73 65
Fyn og Langeland	4,493 00	Bogtrykkerarbejde	55 25
Ærø	4,067 18	Bladhold	107 70
Østjylland	165 00	Telefon	171 90
Nordjylland	135 00	Opkrævning af Kontingent	10 00
Thyland og Mors.....	30 00	Rejseudgifter til Møder i Fællesrepræsentationen i Aaret 1925.....	1,897 50
Fanø og Vestjylland sydfor Limfjorden..	30 00	Andre Rejseudgifter	845 25
	10,463 14		7,768 45
Udenlandske Medlemmer	140 00	Aarsbidrag til Konferencen	141 44
Renter	131 23	Aarsbidrag til Fællesrepræsentationen.....	1,200 00
Udbytte af »Dansk Søfarts Tidende« (Good Will)..	1,550 00	Stenografering ved Generalforsamlingen.....	242 20
»Dansk Søfarts Tidende« refunderet Halvdelen af Udgifterne for Stenografering	121 10	Udgifter ved Generalforsamlingen og andre Møder..	360 45
Haandbogen refunderet Brandpræmie	3 90	Formandens Udlæg	1,197 55
Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart refunderet Rejseudgifter for 1. Halvdel af Aaret 1925..	817 50	Forskelligt	37 11
Restance: Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart for Rejseudgifter i 2. Halvdel af Aaret 1925..	1,080 00	»Dansk Søfarts Tidende«:	
		Abonnement i 1. Halvaar 1925.....	1,255 60
		Abonnement i 2. Halvaar 1925.....	1,220 70
			2,476 30
	15,166 51	Revision	20 00
		Sagførersalær i Mæglerudvalget	500 00
		Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. December 1925	99 31
		Kassebeholdning pr. 31. December 1925.....	43 70
		Tilgode hos Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart pr. 31. December 1925.....	1,080 00
			15,166 51

BALANCE PR. 31. DECEMBER 1925.

Aktiver:	Kr. Ø.	Passiver:	Kr. Ø.
Indestaaende i Handels- og Landbrugsbanken pr. 31. December 1925	99 31	Saldo	1,382 62
Kassebeholdning pr. 31. December 1925.....	43 70		
Kontorinventar	158 61		
Aktier med en paalydende Værdi af Kr. 6,200.00 i det likviderede A/S »Dansk Søfartstidende« (Good Will)	1 00		
Tilgode hos Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart pr. 31. December 1925.....	1,080 00		
	1,382 62		1,382 62

Svendborg, den 29. Marts 1926.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag samt efterset Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 12. Maj 1926.

R. P. Petersen. *A. E. Rasmussen.*

Revisorerne.

Til at revidere Foreningens Regnskaber for Aaret 1925 genvalgte paa sidste ordinære Generalforsamling *R. P. Petersen*, Svendborg, og *A. E. Rasmussen*, Marstal.

Kredsstyrelserne.

Afdøde Medlem af Bestyrelsen, *F. L. Knakkegaard*, indehavde tillige Hvervet som Kredsformand i Thyland og Mors Kreds. Spørgsmaalet om Genbesættelsen af denne Post er udsat til det umiddelbart foran den ordinære Generalforsamling afholdte Bestyrelsesmøde.

Kredsformanden i Østjyllands Kreds, *P. Poulsen*, har nedlagt sit Mandat.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Foreningens delegerede har siden den sidste ordinære Generalforsamling været: Formanden *C. P. Lund*; Sekretæren *C. Minor Rasmussen* og Næstformanden *Erik B. Kromann* med henholdsvis følgende Suppleanter: *F. H. Eriksen*, *Z. T. Jacobsen* og *Alfred Nielsen*.

Under Forhandlingen paa sidste ordinære Generalforsamling om »Foreningens Stilling over for Fællesrepræsentationen« vedtoges enstemmigt følgende:

»Generalforsamlingen giver Bestyrelsen Bemyndigelse til

at foretage, hvad den anser for bedst tjenligt for Foreningens Interesser, naar Spørgsmaalet til sin Tid vil komme til at foreligge. Ligeledes, at Bestyrelsen i paakommende Tilfælde stilles frit med Hensyn til Samarbejde med andre Skibsfartsorganisationer.»

I Forbindelse hermed vedtoges paa et Bestyrelsesmøde den 3. September f. A. enstemmigt:

»At overdrage den Myndighed til at varetage Foreningens Interesser ved Udmeldelse af Repræsentationen eller Samarbejde med andre Søfartsorganisationer, som den sidste ordinære Generalforsamling havde givet Bestyrelsen, til Foreningens delegerede i Repræsentationen. Det var dog Forudsætningen, at Udmeldelse ikke fandt Sted, hvis Stats-tilskudet blev givet.«

Kaptajn Jens Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Der er i sidste Regnskabsaar solgt 401 Eksemplarer, og Gælden var den 1. April d. A. bragt ned til Kr. 10,963.71.

Valutaspørgsmaalet.

Erhvervsministeriet har til Vejledning under de fortsatte Forhandlinger mellem Regeringen, Nationalbanken og Rigsdagens Valutaudvalg angaaende Valutasituationen anmodet Foreningen om en Udtalelse med Hensyn til dens Syn paa Valutaspørgsmaalet, derunder saavel Virkningerne af den i den senere Tid indtraadte Stigning i Kronekursen som Spørgsmaalet om en Fastlægning af vor Valutapolitikens videre Udvikling og Endemaal samt om, hvorledes Vanskelighederne ved Kronens endelige Fastlægning bedst vil kunne afbødes.

Foreningen har herpaa svaret, at den — efter at have indhentet Udtalelser fra forskellige af Sejlskibserhvervets Mænd — føler sig overbevist om, at Stigningen af Kronekursen allerede har medført og stadig medfører betydelige Tab, saaledes at Sejlskibserhvervet, hvor Fragterne er fastsat i Penge, der er dalet i Kurs over for Kronen, alene derved er berøvet enhver Mulighed for at kunne drives uden Tab.

En fortsat Stigning af Kronen, da Fragterne har Tendens til at falde, vil yderligere vanskeliggøre Sejlskibserhvervets Stilling.

Til Trods herfor maa man mene, at Endemaalet, ogsaa fordi Kronen nu er saa nær Pari, maa være at bringe den helt op i Pari, dog at dette om muligt bør ske i et betydeligt langsomt Tempo end i den senere Tid.

Hvorledes Vanskelighederne ved Kronens endelige Fastlægning bedst vil kunne afbødes, savner man fornøden Indsigt i til at kunne udtale sig om i Enkelthederne, men man mener, at den Nedsættelse af Nationalbankens Diskonto, som nu har fundet Sted, vil lette Erhvervslivet — i mange Tilfælde ogsaa Sejlskibserhvervet.

En yderligere Nedsættelse, inden Kronen kommer i Pari, vil sikkert medføre for megen Fare for et Kursfald, og af samme Grund bør vistnok en ikke for haardhændet Kreditindskrænkning foreløbig bibeholdes.

I Fortsættelse af ovenstaaende har Foreningen endvidere udtalt, at blandt de Foranstaltninger til at afbøde Vanskelighederne ved Kronekursens stærke Stigning og Kronens endelige Fastlægning skal Foreningen yderligere henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed paa, at for Sejlskibserhvervet vil det være af stor Betydning, at Udgifterne til Stat og Kommune nedsættes, herunder de urimeligt store Udgifter til den lovtvungne Ulykkesforsikring, Havnetaksterne m. m.

Lodsforhold.

De danske Lodstakster. — I Fortsættelse af det, der i den sidste Beretning blev udtalt om denne Sag, skal meddeles, at de opnaaede Nedsættelser i Hovedrækkene gaar ud paa, at foruden en Del Takster fra Krigsperioden, som nu er bortfaldet, har der fundet en Nedsættelse Sted paa 10 pCt. for Sejlskibe under 300 Brutto Registertons for de første 10 Klasser, stigende med 1 pCt. for hver højere Takstklasse, dog ikke over 25 pCt., og for alle andre Fartøjer en Nedsættelse af 5 pCt., hvis Lodsbetalingen skal erlægges efter Takstklasse 5, stigende med 1 pCt. for hver højere Takstklasse, dog ikke over 25 pCt.

Karrebæksminde Lodseries Takst. — Da Farvandet mellem Karrebæksminde og Næstved nu søges af større Skibe end tidligere (indtil 150 Br. Reg. Tons mod tidligere ca. 30 Tons) er den takstmæssige Betaling — 4 Kr. om Sommeren og 5 Kr. 35 Øre om Vinteren for hver Lodsning uden Hensyn til Drægtighed og Dybtgaaende — ikke mere hverken tidsvarende eller i Overensstemmelse med Lodslovens § 31, 1. Stykke.

Marineministeriet har derfor over for Erhvervsministeriet foreslaaet en noget højere, men rimelig Takst, og dette Ministerium har forelagt Spørgsmaalet for Repræsentationen, der intet har haft at indvende imod Forhøjelsen.

Lodsvangen paa Strækningen Oreby—Sakskøbing. — Efter Anmodning fra Repræsentationen og efter indhentede Erklæringer hos Kredsstyrelserne for Fyns og Ærø Kredse har Sekretæren udtalt, at han ikke mener, denne Lodsvang bør opretholdes.

Lodserierne paa Isefjorden. — Erhvervsministeriet har

tilstillet Repræsentationen et Forslag fra Marineministeriet med tilhørende Takster angaaende et nyt Reglement for disse Lodserier. De væsentligste Ændringer bestaar i, at Skiftning af Lods inden for Indsejlingen bortfalder, og at der igen oprettes en Lodsstation i Holbæk. Efter Anmodning af Repræsentationen har Sekretæren afgivet Betænkning, hvorefter han finder de foreslaaede Ændringer fuldt ud praktiske og kan anbefale dem. Dette tiltraadtes af Repræsentationen.

Takstændringer for visse Langlodsninger. — Efter Anmodning af Repræsentationen har Sekretæren afgivet Betænkning over de af Marineministeriet fra 1. Januar d. A. foretagne Fastsættelser af Lodstaksterne fra Østre Flak Fyrskib og Anholt Knob til Sundet, Aarhus, Fredericia og Nyborg. Sekretæren har hertil intet fundet at bemærke, hvilket er tiltraadt af Repræsentationen.

Danske Havneforhold.

Københavns Havnetakst. — Foreningen har herom bl. a. tilskrevet Ministeriet for offentlige Arbejder saaledes:

»Da det er Foreningen bekendt, at den nugældende »Takst for Afgift til Københavns Havnevæsen af Fartøjer m. m.« vil være at revidere i den nærmeste Fremtid, tillader man sig herved at andrage om, at den nævnte Takst maa blive ændret paa følgende Punkter:

§ 1 A og B 1. Stk. Den til enhver Tid her gældende Takst fastsættes saaledes, at Forholdet mellem Sejlskibe, herunder Sejlskibe med Hjælpemotor, paa den ene Side og Damp- og Motorskibe paa den anden maa blive som 1 mod 2.

Subsidiært, at dette Forhold i hvert Fald fastsættes for A-Taksten.

§ 10. Det er ikke Foreningen bekendt, hvorledes den i Taksten indsatte ny Bestemmelse om, at Afgiftsfriheden bortfalder efter 4 løbende Døgns Ophold, har virket, eller hvorledes Bestemmelsen haandhæves, men man er fremdeles af den Opfattelse, at sidste Punktum i § 1's Stk. bør udgaa for Sejlskibes Vedkommende.

I øvrigt skal Foreningen henvise til sine under 13. Februar og 14. November 1923 til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart afgivne og af denne tiltraadte Betænkninger, som hermed vedlægges i Afskrift.

Med Hensyn til Varigheden af den næste Takstperiode maa Foreningen indtrængende henstille — ogsaa henset til Valutaforholdene, der allerede paa det nuværende Tidspunkt burde medføre en almindelig Takstnedsættelse — at der indføres den Bestemmelse, at Taksten vil være at revidere 1 Aar efter dens Ikrafttræden.

Afskrift af Skrivelsen er tilstillet Erhvervsministeriet. «
Udryddelse af Rotter i Københavns Havn. — Angaaende »Zyklons« Anvendelse til Udryddelse af Rotter i Skibe i Københavns Havn ved Siden af andre Metoder har Repræsentationen anmodet Foreningens Sekretær om en Udtalelse.

Sekretæren har derefter tilskrevet Repræsentationen:

»I Skrivelse af 17. November har den ærede Repræsentation anmodet om min Udtalelse angaaende dette Spørgsmaal:

Saaledes foranlediget skal jeg tillade mig at udtale:

Efter de Skrivelser vedlagte Udtalelser af Stadsråden og Karantænekommissionen, henholdsvis af 17. April, 20. Maj og 26. Oktober d. A., synes at fremgaa, at den foreslaaede ny Metode til Udryddelse af Rotter i Skibe er mere virksomhedsfuld end de nu anvendte, hvorfor jeg af den Grund ikke finder noget at indvende imod, at denne Metode anvendes i de af Karantænekommissionen i Skrivelse af 20. Maj d. A. nævnte Tilfælde, nemlig »naar de hidtil benyttede Midler ikke er anvendelige, naar paagældende Skibsfører ønsker Metoden anvendt og i pestsmittede Skibe og i Skibe kommende fra et pestsmittet Sted.«

Da det endvidere af de forannævnte Skrivelser fremgaa, at »Zyklonmetoden« vil blive ret bekostelig for det enkelte Skib, finder jeg det rimeligt, at Sejlskibene paa Grund af deres betragtede Stilling ganske fritages for alle Udgifter ved Udryddelse af Rotter, og at der i hvert Fald ikke paalægges Sejlskibene større Udgifter i denne Anledning end hidtil.

Sagen kunde da formentlig ordnes saaledes, at Justitsministeriet eller Erhvervsministeriet, hvis det maatte være villig dertil, søgte en lille Bevilling til Dækning af de med Udryddelse af Rotter i Sejlskibe forbundne Udgifter, ligesom i sin Tid i Anledning af Skibsefterretninger fra de danske Signalstationer.

Skulde Sejlskibene ikke blive fritaget for at deltage i de omhandlede Udgifter, tillader jeg mig at anmode den ærede Repræsentation om at ville henstille til Erhvervsministeriet, at Fordelingsmaaden, inden denne endelig vedtages, forelægges Repræsentationen til Erklæring. «
Udtalelsen er tiltraadt af Repræsentationen.

Valg af et Medlem til Københavns Havnebestyrelse. — Ved at meddele Foreningen, at Funktionen for de nuværende Medlemmer af Havnebestyrelsen udløber med Udgangen af indeværende Aar, har Erhvervsministeriet paa dertil af Ministeriet for offentlige Arbejder givne Foranledning anmodet Foreningens Bestyrelse om for Tidsrummet 1. Januar 1926 til 31. December 1931 at ville vælge et Medlem.

(Fortsættes i næste Nr.)

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 15. Juni 1926.

I de oversøiske Markeder mærkes nu og da et Tilløb til Bedring, men Kulstrejken i U.K. hviler som en Mare over alt Forretningsliv.

Det er betegnende for hele Verden, at alle vil sælge men kun faa købe, det være sig Varer, Skibe eller Værdipapirer, og dette skyldtes ikke, at de forskellige Genstande er dyre, men udelukkende de unormale Tider og Følelsen af Usikkerhed for den kommende Tid. Pengene er ikke saa rigelige længere, eller sidder i det mindste ikke saa løse som tidligere, og i Forhold til Tonnagemængden omsættes kun meget faa Baade i det aabne Marked. Alle mulige Typer af Baade, nye som gamle, kan købes billigt. Japanerne og til Dels Rederne i Middelhavslandene erhverver fortrinsvis de ældre Baade til lidt over Ophugningspriser, og kan faa lidt mere ud af Sejladsen med de lavere Udgifter og Assurance end andre Nationers Redere. At disse gamle Baade er mere egnet til Ophugning end Sejlads, og paafører de mere moderne og kostbare Skibe en ødelæggende Konkurrence, tages ikke i Betragtning, naar der sælges, men vedblivende at »holde Liv« i disse gamle Skibe, er sikkert en Politik, der vil give Bagslag i det lange Løb, og forsaa vidt allerede har gjort dette.

I Nord- og Østersømarkedet er der mere end almindeligt dødt og trist, og det kan næppe blive bedre før England's forskellige Markeder aabnes for den frie og uhindrede Handel.

TRÆLASTMARKEDET

Propsfragterne til U.K. er i jævn Stigning. For enkelte specielle Ladninger er der betalt helt gode Rater, og med lidt Taalmodighed fra Redernes Side kan det blive endnu bedre. I Betragtning af den allerede fremskredne Aarstid er Trælastmarkedet endnu langt tilbage, men Kulstrejken har sin Del af Skylden, og det vil afhænge af, i hvor stor en Udstrækning Arbejdet i Minerne genoptages, om Importen — især Props — kommer til at antage større Dimensioner. Til Holland, Belgien og Nordfrankrig sluttes hovedsagelig tyske Baade, og da disse kan sejle billigere end andre, holdes Raterne paa et yderst lavt Niveau. Pulpwood til Nordfrankrig, som ifjor i den daarligste Tid var omkring 35/- 36/- fra Sydfinland, sluttes nu til omkring 33/6d.—34/- (med en Kursdifferens fra sidste Aar paa ca. 7 Kroner pr. Pund Sterling), men da disse Ladninger er meget efterspurgt paa Grund af de hurtige Ekspeditioner og gennemgaaende gode Indtagender, hvortil kommer de billige Udgifter paa begge Sider, er det endnu muligt for Befragterne at holde Raterne nede. 1,150 Favne Props, Wiborg/Ghent, er sluttet til den forholdsvis gode Rate af 36/-. Af andre Afslutninger bemærkes:

1,000 Stds. DBB Walkom-Ostende 33/9d. (denne Last

var fornylig udbudt til 35/- efter i flere Maanedre at være holdt 32/6d.—33/-), 700 Stds. DBB Sikeå-London, 42/6d., 640 Stds. DBB Råfsö-Bristol 50/-, 600 Stds. DBB Borgå-Caen 35/-, 450 Stds. DBB Yxpila-Calais 38/-.

Fra Danzig har der været en ret livlig Befragtning til Vestkyst-Havne, og op til 49/6d. er betalt til Manchester, Garston og Liverpool.

Hvidehavet og Canada ser ud til at bedres en Del, endskønt rigelig Tonnage udbydes.

KUL, KOKS ETC.

Koks London/København er sluttet til 7/3d., Kul Rotterdam eller Emden/Esbjerg noteres i 4/9d.—5/-, Rotterdam/Østnorge 6/-, Danzig/København ca. 6/-, Stettin/London 8/- F.I.O.

Bunkerpriserne i Danzig, Rotterdam og andre Havne ligger uforandrede, og i U.K. har en Del Baade taget fuel som bunkers, men Prisen er ca. 33/6d. F.O.B.

MIDDELHAVET ETC.

De udgaaende Kul- og Koksraater undergaar ingen Forandring, og de hjemgaaende Markeder er stadig sløje. Jordnødder fra Vestafrika er en Del bedre, da der er smaat med Tonnage paa denne Kant. Til Bremen kan opnaas ca. 26/- 27/- for 1,000 tons, prompt Lastning. For Lastning i Juli antydes 24/6d. Basis Saloum/Bordeaux-Hamburg Range, og for September og Oktober noget mindre. Frugtbefragterne er aabne for mange Baade over Juli/August til ca. 22/6d. pr. 100 cbfd. for Dampere op til 70,000 cbfd., og 20/- à 20/6d. for indtil 110,000 cbfd., sædvanlige Betingelser.

Donau er ganske uvirksom. Sortehavet faar endnu Tonnage til 11/9d.—12/-, Basis Kontinentet. Poti/Baltimore har betalt Doll. 3.75.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Vestgaaende kan faas Cement, Jern, Kainit etc., men de allerfleste Redere finder det mere regningsvarende at gaa over i Ballast. Kainitbefragterne har strammet de i Forvejen daarlige Betingelser, og det ser mærkværdigvis ud til, at der er Reflektanter til alt, er Vilkaarene end aldrig saa daarlige. Der skal en stor Pung eller en god Kredit til for at kunne foretage den ene Ballastrejse efter den anden, og de Redere, der ikke har disse Resourcer, men alligevel skal sejle, tager Forskud paa den udgaaende Last for at dække de mest paakrævede Udgifter, som Bunkers, Hyre o.s.v.

Fra Nordstaterne udskibes ikke meget Korn, desto mere Kul, og til Dato er ca. 600,000 Tons gaaet til U.K. alene, foruden hvad der er afskibet til Bunkerstationerne, Italien og Sydamerika. Kulraten til U.K. er ikke kommet over Doll. 3.00, enkelte større Baade har endog taget Doll. 2.90, Las Palmas 14/-, Konstantinopel

(Fortsættes Side 407).

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

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

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.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab
Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VACOR«.
Vickers Stærtnørsolie NEOX og NEOX D.

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

ORIENTENS KAMP FOR SELVSTÆNDIGHED

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Orienterne kæmper nu som før en haard Kamp for at frigøre sig for det Tag, som Vestlandene har i det. Endnu maa det taale den europæiske Indflydelse, men lægger ikke Skjul paa, at det kun vil finde sig i den saalænge det i teknisk Henseende saa højt udviklede europæiske Krigsmaskineri gør det nødvendigt. Lige fra Marokko til Kina gærer og bryder det, stærkest vel nok i Nordafrika og Ægypten — og ikke mindst Skibsfartens Folk kan tale med om den Uro man føler overalt og som kommer til Orde, naar Araberne, Druserne, Muhamedanerne og de Kristne holder deres politiske og politisk censurerede Møder. De gamle Tilstande er ved at undergaa en dyb Forandring, og de der regner med økonomisk og national *status quo*, vil vel nok inden alt for lang Tid komme til at sande, at de har forregnet sig i en sørgelig og for dem meget skæbnesvanger Grad.

*

Hvad der sker nu er intet mindre end en sikker og meget energisk Samling blandt Østens Folk. Overalt falder Stats-, Race- og Religionsforskellighedernes Mure, og snart vil de ikke være til at øjne mere. Det kommer for en væsentlig Del af, at hele Bevægelsen ikke mere er baseret paa et snævert religiøst Grundlag. Motiverne er nu andre end før; det nationale Element er traadt i Forgrunden, og der er ikke mere Tale om en Krig mellem den kristne og islamistiske Lære. Paa dette Omraade er der Vaabenstilstand, og Hæren, der rejser sig imod de vesteuropæiske Magthavere, er blevet meget stærkt forøget derved. Den tæller nu baade Ægyptens Kopter og Syriens kristne Folk. Hvor forskellige de end er, staar de dog sammen i det ene Maal: Frigørelse for at vinde Frihed.

Hovedkvarteret er Kairo, og de ledende Politikere, der har et Snille, man ikke andet end kan beundre, er for saa vidt nye og ret ukendte Folk, som Nøden har bragt frem i første Linie. De er fanatiske i deres Nationalisme, men lader sig ikke beherske af Fanatismen. Derfor gør de heller ingen afgørende Dumheder. Den tidligere ægyptiske Ministerpræsident *Zaglul Pascha* er en beregnende General for de ægyptiske Masser, og Sultan *Ahasj*, der er Drusernes Fyrste, og Dr. *Chabindre*, der leder de syriske Nationalister,

der bestaar saavel af Muhamedanere som Kristne, er Folk, der véd ikke blot hvad de vil, men ogsaa hvad de kan. De arbejder energisk paa de Maal, de kan naa nu — men glemmer ikke derfor de Opgaver, som venter paa dem ude i Horizonten. Om alle europæiske Statsmænd var lige saa langt seende, vilde meget være anderledes.

Særlig aktiv er den Bevægelse, som gaar fra Marokko til Kairo og derfra til Jerusalem, Beirut og Damaskus. Dens Maal er Racernes Sammenslutning og en Forening af alle de arabiske Stammer til et Forbund, der skal udgøre et nationalt og uafhængigt Hele.

*

For ganske nylig udtalte *Zaglul Pascha* sin Glæde over, at Bevægelsen i de forskellige Egne af Nordafrika og Forasien var blevet rensset for det religiøse Islæt. Derved havde det været let at tvinge den ind i det nationale Spor, og man havde nu alle Forudsætninger for at vinde Ørenlyd i de liberale Kredse i Europa og Amerika. Lidt efter lidt vilde man faa Øjnene op for, at det ikke gjaldt nogen Kamp mellem Østen og Vesten, men at det eneste Østen forlangte, var at styre sig selv rent politisk set. At lade haant om den europæiske Teknik, Økonomi, Videnskab og Kultur, var der paa ingen Maade Tale om.

Man har spurgt om, hvilken Rolle Folkeforbundet spillede i alt dette, og man har fra visse Hold villet hævde, at det var Skyld i den stærke Medvind, som Nationalisterne nu har kunnet glæde sig ved i længere Tid. Dette benægtes dog meget energisk fra Hovedkvarteret i Kairo, hvor man ikke ser nogen venligsindet Faktor i Forbundet i Genève. Trods Japans og Kinas Repræsentation mener man, at Forbundet kun gaar Vesteuropas Ærinde, og det har endnu aldrig anvendt sin Indflydelse til Gavn for den Retfærdighed, som Østen har krævet. Riffstammerne, som i god national Tro gik i Kamp imod Frankrig og Spanien, lod det som om det slet ikke kendte. Deres Lidelser var det ligegyldigt, og da Ægypten vilde optages i Folkeforbundet, vendte det hele Tiden et døvt Øre til. Hver Gang man fra Østens Side har villet haft noget sat igennem, har man ikke været at faa i Tale i Genève.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (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	Wass & Lundberg O.Y.
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.
Kristinestad	Lindqvist & Co.
Kaskö	Lindqvist & Co.
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.
Möllersvik	Stuvarebolaget
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.
Himango	Stuvarebolaget
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.
Brahestad	The Association Stevedores.
do.	F. Thompson.
Uleåborg	Stuvarebolaget
Haukipudas	Stuvarebolaget
Kemi	S. R. Bygglin.
do.	Stuvarebolaget
Torneå	Torneå Stevedoring Co.

Telegr.-Adr.: »Mittler»
»Mannola»
»Karelia»
»Sohn»
»Mittler»
»Sandholm»
»Blombergs»
»Edvbjörklund»
»Association»
»Edvbjörklund»
»Edvbjörklund»
»Edvbjörklund»
»Edvbjörklund»
»Newstevedoring»
»Export»
»Wass»
»Wahlbrost»
»Lindqvist»
»Lindqvist»
»Victorek»
»Merivälitys»
»Association»
»Prompt»
»Stowing»
»Speed»
»Prompt»
»Stowing»
»Speed»
»Prompt»
»Stowing»
»Speed»
»Despatch»
»Thompson»
»Prompt»
»Prompt»
»Bygglin»
»Prompt»
»Stevedoringco»

DANSKE SKIBSMÆGLERE

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

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE

KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

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

CHR. JENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

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

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER

SWORN SHIPBROKER

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

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

A.P. MØLLER

KØBENHAVN

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

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

Telegram-Adresse: »MERSK«

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telgram-Adr.: "Holmøllid"

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.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

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.**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

HOLBÆK

Telegr.-Adr.: »Fiskers«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

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

HANS SVENNINGSSEN

AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN

BEFRAGTNING

KLARERING

HAVARIAGENTUR

Telegram-Adresse: STEAMBROKER

Telefoner: Central 3675 · Central 3695 · Statstelefon 30

(Fortsat fra Side 405).

Derfor er man ikke i Tvivl om, at det er fuldt retfærdigt at stemple Folkeforbundet som kun en vest-europæisk Institution, der hverken vil vise Kinesere eller andre af Østens Folk noget Hensyn, og det vil ikke ske, saalænge England og Frankrig er de toneangivende Lande. De Interesser, som de skal varetage i Mesopotanien, Palestina, Transjordanien, Syrien og Libanon, gaar stik imod de orientalske Ønsker. Derfor kan man heller ikke vente nogen Retfærdighed.

*

Da Tysklands Indflydelse i Orienten var forbi, var der dem der forudsagde, at Englands og Frankrigs Anseelse nu vilde blive meget større. Det har vist sig ikke at være rigtigt. At man ikke elskede Tyskland, da det var der og kunde gøre sig gældende, er rigtigt nok, men nu da det er forsvundet og ikke har mere at sige i Orienten, ser Befolkningerne dér en Ven i det. Frankrig og England er Fjenderne, og det er ene dem, man skal kæmpe imod. Derimod vil man godt række saavel Tyskland som Amerika en venlig Haand, fordi disse to Staters Udsigter og Maal er rent økonomiske og absolut intet har med Politik at gøre. De vil handle og derved forøge Omsætningen og Indkomsterne; intet kan være Orientaleren mere kærkomment. Som Stillingen er nu, kan man bruge alt det Mammon, som overhovedet er til at skaffe.

Den økonomiske Stilling i Syrien er nemlig mere end slet og nu værre end nogensinde. Da det var Tyskerne, som var Herrer i Syrien, var der Guldvaluta, men da Franskændene kom, indførte de Papirmønt, som er i den Grad knyttet til Franc'en, at den stiger og falder med den. For et ægyptisk Pund, som har en Guldverdi af 20 Mark, faar man seks syriske Pund.

Denne Forskydning har bevirket, at Folket mange Steder slet ikke vil tage imod Papirpengene, og kun vil handle mod Betaling enten i tyrkisk Guld eller i ægyptiske Pund.

Den nationalistiske Bevægelse i den nærmere Orient har faaet Planerne om en føderativ Republik af arabiske Stater til at tage mere og mere fast Form, og man er allerede nu saa langt fremme, at man vil gøre Damaskus til Føderativrepublikens Hovedstad. Forbundspræsidenten skal være en kristen Mand, da man derved undgaar Mistanken om, at det er et panislami-tisk Rige, som man vil grundlægge. Rimeligvis bliver det en i Kairo bosat Syrer, der skal have ganske enorme Rigdomme.

*

Dog — alt dette ligger endnu langt ude i Fremtiden, og kan vel ikke tages for andet end Udtryk for Orientens store Længsler efter at faa Fod under eget Bord. Men dette og meget andet viser i hvad Retning den orientalske Tankegang gaar. Man vil i Praksis udføre Præsident Wilsons Teorier om Selvbestemmelsesretten for alle Folk, og kan det ikke gaa ved Hjælp af fredelige Midler, vil man slippe Oprøret løs imod Folkeforbundets europæiske Mandatmagter. Man vil tænde en Brand fra Bagdad til den anden Side af det stille Hav og Suezkanalen. Hvornaar det sker kan ikke siges helt med Bestemthed. Tiden spiller saa ringe Rolle i Orienten. Men at det vil ske, er givet. Vi er paa Vej mod det ægyptiske Selvstyre, og alle der har politiske og økonomiske Interesser at varetage, skal regne med dets Komme.

Johannes Lehmann.

(Fortsat fra Side 404).

17/-, Neapel Doll. 3.25, Rio 16/—16/3d., Buenos Aires 17/3d. og Montevideo 17/6d. à 18/-. Nordstaterne/Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, 40,000 quarters Korn har kun betalt 10 Cents. Montreal-Markedet er kommet op i 14 Cents for prompt Afskibning til Antwerpen, Rotterdam, 18/18½/19 Cents til 1/2/3 Middelhavshavne. Montreal/Danmark-Sverige betaler omkring 20 Cents, Norge 17/19 Kroner. Cuba er lidt fastere. En 6,500 Tonner ses sluttet til 18/-, 5,000 Tonner til 19/- U.K.-Continent, Hong-Kong 29/-. Heavy Grain Gulfen/U.K.-Cont. er uforandret, Oliekager Gulfen/Danmark ca. Doll. 6.00.

Vancouver/U.K.-Cont. prompt er nede i 26/9d. For lidt senere Lastning betales 28/9d.

SYDAMERIKA

Emden/Rotterdam faar al den Tonnage, der er Brug for, til 14/-. En Baad skal endog have accepteret 13/9d. Det hjemgaaende Marked har fæstnet sig i de aller sidste Dage, saavel for Juni- som Juliafskibning. Bahia Blanca/Antwerpen direkte 16/6d. à 17/-, Rosario/U.K. 18/3d., Antwerpen/Hamburg Range 17/9d., Bordeaux 17/3d., Hull 18/3d., San Lorenzo/Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam 17/3d., San Lorenzo/Skandinavien 20/6d., Basis 1 Lossehavn. Betingelserne er stadig utilfredsstillende og i Særdeleshed er det meningsløst at indgaa

paa »seeds as wheat«, hvilket betyder meget, naar Fragterne er saa lave som nu.

Chile/Bordeaux-Hamburg Range noterer 23/6d. Alexandria 25/6d., 27/6d.

ØSTEN

Sydaustralien / Middelhavet - U.K. - Cont. er atter lavere. To Baade, 20. Juni—10. Juli rapporteres sluttet til 25/—25/9d., 1/2 Lossehavn. Saigon/Hamburg noterer 20/-, 3,000/4,000 Tons Ris, og mindre Partier skal være sluttet til endog 17/6d. Bønner fra Vladivostock og Dalney til p. p. betaler omkring 21/3d., option København, Aarhus, Stettin, Carlshamn à 22/6d. Nogen Stigning her er dog sandsynlig.

Noget bedre Rater er opnaaet for Kul fra Durban, saaledes Aden, Perim 12/6d., Bombay 12/9d., Singapore 13/-.

TIME CHARTER

I Vestindisk Fart betales Doll. 1.20 4,800 Tonner, Doll. 1.10 5,500 Tonner, og Doll. 0.90 6,200 Tonner, og forholdsvis mere for mindre Baade. En 9,700 Tonner, Pacific Fart, Levering San Francisco, Tilbagelevering Kina/Japan, Doll. 1.15 for 5 Maaneder og for Rundrejse Europa/Østen antydes 3/9d. for 5,000/6,000 Tonner.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACECHURCH STREET,
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.	} »Lambros»	Newcastle.	
Tyne Dock, 67, Hudson Street			
Blyth, 19, Ridley Street			
West Hartlepool, Victoria Terrace	} »Lambros»	»Lambros»	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street			
Methil, 82, East High Street			
Burntisland, 20, High Street			
HULL, Prudential Buildings	»Lambros»		
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	} »Lambros»	»Lambros»	
Immingham, Dock Offices			

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

LONDON

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.

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.

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

JAMES & HODDER

BRISTOL · AVONMOUTH · PORTISHEAD
SHARPNESS & GLOUCESTER

SKIBSMÆGLER & BEFRAGTNINGS-AGENTER
BUNKERKUL ENTREPRENØRER
DANSK VICEKONSULAT

BRISTOL

ETABLERET 1859

SAMUEL TUTTON & SONS

STEVEDORES

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

DUNDEE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonmehrene

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

BURNISLAND

The R. L. COOK TOWAGE CO., Ltd.

SUNDERLAND

Ejere af de kraftige Skruer samt Tandem-Maskine Hjul-Slæbebaade:
»Cinema Star» · »Robert L. Cooke» · »Hutton» · »Stag»

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, Thorolf Hansen,
Nørresø. 17, København. Frognervejen 85, Oslo. Bergen.

NORGE

NORSK VICEKONSULAT

SHIPPING FEDERATION LTD.

JAMES MITCHELL

SKIBSMÆGLER OG SPEDITØR
BURNISLAND

Telegram-Adr.: »Mitchelle»
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.
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

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.

INDKLARERINGER TIL ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Det danske Konsulat i Rotterdam indberetter:

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringsstallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de første 5 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samne Periode i 1925 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	6,098	9,328,709	4,686	7,432,343
1926	6,089	9,328,709	4,686	7,432,343
Forskel	+705	+1,436,135	+226	+833,299

	Hamborg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	5,100	6,480,520	4,204	7,422,754
1925	5,577	7,100,772	4,131	6,931,071
Forskel	-477	-620,252	+73	+491,683

GENSIDIG ANERKENDELSE AF NORSKE OG RUSSISKE SKIBSMAALEBREVE

De norske og russiske Regeringer har vedtaget en Deklaration, efter hvilken Norge og Rusland anerkender hinandens Maalebrev.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING

afholder ordinær *Generalforsamling* Onsdag den 30. Juni d. A., Eftmd. Kl. 1, paa *Christianslund Badehotel* (Nyborg Strand) med følgende Dagsorden:

1. Valg af Dirigent.
2. Regnskab og Aarsberetning aflægges.
3. Valg af 3 Medlemmer til Bestyrelsen.
4. Valg af 2 Revisorer for Aaret 1926.
5. Valg af Stedet for Afholdelsen af den ordinære Generalforsamling i Aaret 1927.
6. Eventuelt.

Svendborg, den 9. Juni 1926.

P. B.V.
C. P. LUND,
Formand.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS 15. JUNI 1926.

London	18,34	Madrid	59,00
New York	378,00	Amsterdam	151,85
Berlin	89,85	Stockholm	101,10
Paris	10,70	Oslo	83,70
Antwerpen	10,95	Helsingfors	9,51
Zürich	73,15	Prag	11,19
Rom	13,75	Wien	53,40

POSITIONSLISTE PR. 14. JUNI 1926

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.»

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. København 16.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
s.s. *Absalon*, Hansen, ank. Preston 14.6.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Osaka 13.6. til Yokohama.
s.s. *Aladdin*, afg. Hungerburg 9.6.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Alfa*, afg. Danzig 13.6.
s.s. *Alfred Hage*, oplagt.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Sevilla 7.6. til København.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 3.6.
s.s. *Anna*, pass. Dover 13.6.
m.s. *Annam*, Wolff, Jørgensen, pass. Panama Kanal 6.6. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Sydney C.B. 12.6. til Hook of Holland.
s.s. *Argentina*, afg. Madeira 12.6. til København.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 13.6. til Skandinavien.
s.s. *Arkansas*, Snedker, oplagt.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Marseilles 12.6.
s.s. *Askø*, oplagt.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Zaandam 14.6.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Terneuzen 5.6.
m.s. *Australien*, Christiansen, pass. Dungeness 7.6. p. R. t. St. Thomas.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 9.6.
s.s. *Axel*, Jensen, ank. Svigtut 8.6.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense 10.6.
s.s. *Benedikt*, Nikolaisen, i København-Mariagerfjord og København-Nakskov Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Aabenraa 11.6.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Lissabon 12.6. paa Rejse til Hamburg.
s.s. *Bjarke*, oplagt.
s.s. *Bodil*, pass. Ushant 14.6.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Hull 11.6.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 10.6.
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Danzig 11.6. til Tyne.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Færøerne-Island Rut.

s.s. *Bottenhavel*, Vaaben-Hansen, afg. Grangemouth 10.6. til Danzig.
s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Louisburg N.S. 10.6.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Wiborg 3.6.
s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt.
s.s. *Britta*, ank. Danzig 6.6.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 9.6.
s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Dover 18.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i København-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 29.5. til Buenos Aires.
s.s. *Carmen*, pass. Brunshüttel 12.6.
s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt.
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Panama Kanal 1.6. p. R. t. Los Angeles Harbour.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. St. Catherines 13.6.
s.s. *Cimbria*, Petersen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Jacobsen, ank. København 14.6.
s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Hook of Holland 13.6.
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Oran 11.6. til Bergen.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), afg. Reocin 13.6.
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Braila 30.5.
s.s. *Danefjell*, oplagt.
s.s. *Danemark*, Hausgaard, afg. Charleston 22.5. til Antwerpen.
s.s. *Danery*, oplagt.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. New York 25.5 til København.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Rendsburg 13.6.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Trapani 13.6.
s.s. *Delaware*, Petersen, oplagt.
s.s. *Diana*, Tramp, afg. Newcastle 14.-15.6. Frederikshavn.
s.s. *Dorrit*, ank. Guernsey 8.6.
s.s. *Douro*, Jørgensen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebba*, pass. Ushant 13.6.
s.s. *Ebro*, afg. London 14.6. til København.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Elte*, Schmidt, pass. Kielerkanalen 15.6. p. R. t. Råfsö.
s.s. *Ella*, oplagt.

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

s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. København 12.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Råfsø 8.6. til London.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Skellefteå 10.6. til Boston.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, afg. Mo 5.5. til Cardiff.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i København siden 8.3.26.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Bandholm 11.6.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, ank. Gravesend 15.6.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. London 11.6.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Sharpness 13.6.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. København 7.6. til Halifax.
 s.s. *Expres*, Falk, i København-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart København-syddynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, afg. Suez 13.6. til Colombo.
 s.s. *Fano*, Michelsen, ank. Danzig 9.6.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i København-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, Bremen 12.6.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Rotterdam 4.6.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Horsens 12.6.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Newcastle N.B. 9.6.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, pass. Hollenau 11.6. paa Rejse til Hernøsand.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 4.6.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Emden 9.6.
 s.s. *Frieda*, Theiland, afg. Grangemouth 12.6. til Yxpila.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, 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*, pass. Brunsbüttel 14.6.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. New York 4.6.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Wiborg 7.6.
 s.s. *Gunver*, ank. Tarberg 12.6.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Danzig 14.6.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Wiborg 8.6.
 s.s. *Hamlet*, afg. København 14.6.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Leixois 12.6.
 s.s. *Hans Broge*, Christensen, pass. Oran 12.6.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. London 16.6.
 s.s. *Harald*, oplagt.
 s.s. *Harriet*, pass. København 14.6.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Sevilla 13.6.
 s.s. *Helga*, ank. Hernøsand 11.6.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. København 10.6.
 s.s. *Henry Tegner*, Nielsen, ank. Danzig 14.6.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Godhavn 8.6.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 11.6. til Swansea.

s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Horsens 13.6.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Sörnäs 12.6.

I

s.s. *Inga*, Nielsen, afg. København 10.6. til Haukipudas.
 s.s. *Inger*, pass. Brunsbüttel 6.6.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, ank. Kaskö 1.6.
 s.s. *Island*, Frandsen, i København-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Montreal 11.6. til Rotterdam.

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, pass. Gibraltar 13.6. p. R. t. Caronte.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Singapore 13.6. til Suez.
 s.s. *Jelling*, Andersen, afg. Antilla 9.6.
 s.s. *Jenny*, pass. Brunsbüttel 15.6.
 s.s. *Johanne*, pass. Brunsbüttel 14.6.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-København-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Wendt, pass. Dungeness 12.6.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Hampton Roads 6.6. til Gibraltar.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. København 24.5.
 m.s. *Jullandia*, Topp, ank. Middlesbrough 10.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Stettin 12.6.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, afg. København 12.6. til Borgå.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. København 11.4.
 s.s. *Karen*, Jordt, ank. Liverpool 11.6.
 s.s. *Karla*, afg. Ekenäs 14.6.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Ellesmere Port. 14.6. til Liverpool.
 s.s. *Kejserinde Dagmar*, Uldall, afg. Glasgow 9.6.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Aalborg 13.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Danzig 28.5.
 s.s. *Knud*, oplagt.
 s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Danzig 10.6. til Esbjerg.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i København-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Baltimore Md. 2.6.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, ank. Wiborg 9.6.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Banjoewangi 19.5. til Capetown.

L

s.s. *Lifland*, Weichardt, afg. Aberdeen 11.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. København 12.6.
 s.s. *Lillian*, pass. Hollenau 13.6.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, afg. New York 8.6. til København.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Korsør 10.6.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. La Plata 12.6. til Buenos Aires.

ATLAS SKIBS-DAMPTURBINER

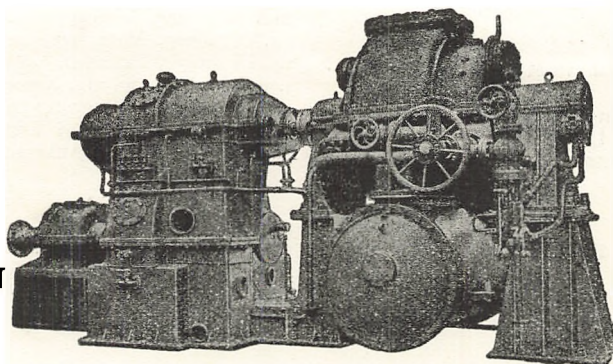
MED TANDHJULS-UDVEKSLING

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 København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. København 12.6. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New Orleans 11.6. til Houston.
 s.s. *Maj*, Holm Nielsen, pass. Emden 13.6.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 13.6. til Shanghai.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Bristol 7.6.
 s.s. *Margrete*, Mathiasen, ank. København 13.6.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, afg. London 14.6. til Dunkirk.
 s.s. *Marie*, pass. Ushant 12.6.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt.
 s.s. *Martin Goldschmidt*, Lauritsen, pass. Charleston 28.6.
 s.s. *Mary*, Stabell, ank. Björkö 8.6.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. San Nicolas 9.6.
 m.s. *Mexico*, Eggers, ank. København 13.6.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Hook of Holland 14.6. p. R. t. Kallundborg.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Algier 13.6. til Tunis.
 s.s. *Mjølner*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i København-Stege og København-Nykøbing F. Ruterne.

N

s.s. *Nancy*, pass. Hirtshals 15.6.
 s.s. *Nautik*, ank. Grangemouth 12.6.
 s.s. *Neptun*, pass. Emden 14.6.
 s.s. *Nerma*, ank. Helsingfors 10.6.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. København 14.6.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i København-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i København-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Brunsbüttel 14.6.
 s.s. *Nordsøen*, pass. Holtenau 12.6.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Ridham Dock 9.6.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Calcutta 8.6. til Karachi.
 s.s. *N. Z. Ohlsen*, Jensen, afg. Aabenraa 10.6. til Domsjö.

O

m.s. *Odense*, Viero, afg. Odense 12.6. til Helsingør.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt.
 s.s. *Oluf Bager*, Madsen, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Stavanger 13.6.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Uleåborg 13.6. til Hook of Holland.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Boston 11.6. til København.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, Sunda Strædet 8.6. p. R. t. Umado.
 m.s. *Panama*, Hjernum, afg. Sydney 19.5. til Vancouver.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Hurum 14.6. til Boston.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, ank. Antwerpen 9.6.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Bintam 2.6. til Bremen.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, ank. Antwerpen 13.6.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 4.6.

R

s.s. *Randi*, pass. Brunsbüttel 12.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Eksportfart, afg. Leith 14.-15.6. til Odense.
 s.s. *Rigmor*, Jørgensen, ank. Skellefteå 14.6.
 s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. London 15.6.
 s.s. *Romø*, oplagt.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Lødingen 12.6.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. Baton Range 4.6. til Nyborg.

s.s. *Seine*, le Barzig, ank. Rouen 12.6.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, i København 9.6.
 m.s. *Siam*, Heindorn, afg. Melbourne 9.6. til Vancouver.
 s.s. *Sigrid*, Madsen, pass. København 12.6.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 12.6.
 s.s. *Silkeborg*, Winther, ank. London 4.6.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Rouen 1.6. til Uleåborg.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Pernau 9.6.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Sjø Røytter 7.6.
 s.s. *Skinfaxe*, Ankersen, afg. Aberdeen 9.6. til Danzig.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 10.6.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, ank. Danzig 27.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Bordeaux 31.5.
 s.s. *Smut*, Hansen, ank. Reykjavik 10.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Kap Farvel 7.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Crenfuegos 28.5. til Tampico.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, ank. Hankipudas 9.6.
 s.s. *Stella*, pass. Holtenau 13.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. København 14.6. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, oplagt.
 s.s. *Svend*, oplagt.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. København 11.6.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, afg. Santos 8.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. København 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, afg. København 14.6. til Danzig.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragesdahl, afg. Boston 11.6. til Philadelphia.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Dok i Aalborg siden 10.6.
 s.s. *Thyra* (Progress), Schmidt, ank. Pernau 14.6.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 11.6. til København.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, ank. Leith-Thorshavn-Reykjavik Rut.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Denia 12.6. til Cadiz.
 m.s. *Tongking*, Topp, ank. København 29.5.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
 s.s. *Tula*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Tyr*, Christensen, oplagt.

U

s.s. *Uffe*, oplagt.
 s.s. *Ulj*, Rasmussen, afg. Riga 14.6. til Reval.
 s.s. *Ulrik Holm*, Toft, ank. Riga 13.6.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 12.6.
 s.s. *Urønnenborg*, Rise, afg. Baltimore Md. 10.6.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 13.6. til Bremen.
 s.s. *Venus*, Terkildsen, ank. Garston 1.6.
 s.s. *Vera*, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. St. Johns N.F. 12.6.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

s.s. *Wilh. Colding*, Østergaard, ank. Granton 12.6.
 s.s. *Wm. Th. Mulling*, Olsen, ank. Danzig 1.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Aalborg 12.6.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Lerwick 9.6.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. London 8.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 7.6.

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 29A · KØBENHAVN KTelefon 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

*Wiltons*
ENGINEERING & SLIPWAY CoSKIBSBYGGERE
MARINE-, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE
INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- OG MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 Tons	
En " " " " " 550 " " "	14,000 "
En " " " " " 480 " " "	8,000 "
En " " " " " 420 " " "	4,500 "

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

•WILTON, ROTTERDAM•

TELEFON-NR.:

7305, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**leverer det bedste
MANILA TOVVÆRK
Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**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.

**STEVEDORING COMPANY
GYLSEN**SOCIÉTÉ ANONYME
ANTWERPENAgent for Danmark og Sverige:
J. E. GRANZOW, Nr. Søgade 17, København K.
Telefon: Central 770.**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
BefragtningsagenterSpecialitet: Træløstbefragtning 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 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. 409.
Codes: Watkins 1881 og Tili. 1884, Scott's 10. Udg. 1906**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.

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«

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

tegnr

SØ- & TRANSPORT- FORSIKRINGER

*lavrigt 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. BALIC CODE.

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

F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR
(fhu. Overkonstruktør ved Orlogsværftet)Udarbejdelse af Projekter og Tegninger til forskellige
Arter af Skibe og Fartøjer. Raadgivende ved Værftanlæg.
Tilsyn med Nybygninger.Store Regnegade 5^{III}, København K · Telf.: Byen 6500

KAY DYHR

Kvæsthusgade 1 - København K.

Telefon: Cent. 8901-8885 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrrings-Anlæg
fra James Howden & Co.
GLASGOW

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

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

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

KOMPAGNIET

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

Aalborg

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.

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

STEVEDORE COMPANY "QUICK DISPATCH"

FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF

Stevedores, Væftsejere, Ladningskontrollører og Vejere, Ejere af 12½ Tons elektriske Transporters, 8 Tons
Flydekræner, Skure med elektriske Kajakraner, 34.000 m² Kajplads, Bugserbaade, Løgtare, 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 26

FREDAG 25 · JUNI 1926

33 · AARG

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

BJERGET FØDER EN KOMMISSION?

I morgen vil Repræsentanter for Danmarks Industri, Haandværk, Handel, Landbrug, Skibsfart samt for Bank og Kreditvirksomheder paa Statsminister Stau-nings Invitation mødes i Erhvervsministeriet til Drøftelse af den økonomiske Situation.

De Herrer kan næppe have Vanskelighed ved at konstatere, at nævnte Situation ikke er overvættets gunstig for noget dansk Erhverv, at Arbejdsløsheden er større end nogen anden Sommer, og at Udsigterne er ret trøstesløse. Det vil heller ikke være svært at konstatere Aarsagerne til denne triste Realitet. Navnlig ikke Hovedaarsagen: Vi kan ikke konkurrere i det aabne Marked, fordi vore Produktionsomkostninger er for høje. Vor Arbejdsløn er højere end i noget andet Land i Evropa, Befolkningen stønner under en knu-gende Skattebyrde, hvis Provenue hovedsagelig an-vendes til uproduktive Udgifter, og Takster og Afgif-ter som Porto, Telegrammer, Jernbanebilletter etc. holdes i et kunstigt Niveau i forgæves Forsøg paa at dække Følgerne af ødsel Statsadministration. Men ud over dette, hvad kan de Herrer gøre, naar Indbyderen til Mødet repræsenterer en økonomisk Retning, der be-stemt protesterer imod at være med til at nedsætte Lønninger eller formindske Antallet af overflødige Tjenestemænd?

Under slige Forhold kan et Møde som dette kun blive en dramatisk Gebærde. Intet positivt vil fødes til Verden af dette Møde. Ja, vi vil antagelig faa nedsat endnu en Kommission. Det er det hele og det sæd-vanlige — der fødes en Kommissions-Mus, naar det politiske Bjerg varsler til Barsel.

ATTER ET TILFÆLDE AF AKTIONÆRAKTION

I Dampskibet »Orion« afholdtes forleden som be-budet i vort forrige Nummer, en ekstraordinær Generalforsamling, paa hvilken der paa en Aktionær-gruppens Vegne fremsattes Forslag om Selskabets Likvi-dation. Der var efter Gruppens Mening ingen Udsigter til fremtidigt Udbytte, medens Udgifterne, der vilde tære paa Kapitalen, var sikre nok. Man ønskede nu at forsøge at redde de Værdier, der var tilbage; For-slagets Fremkomst skyldtes udelukkende Interessen for egne Aktier, og man ønskede ikke at sælge Skibene straks, men at afvente et acceptabelt Tilbud.

Rederen, Generalkonsul C. P. Jensen, udtalte, at han følte det som sin Pligt at erklære, at det efter Sagkyndiges og hans egen personlige Mening ikke var økonomisk fordelagtigt at likvidere nu, da Skibs-priserne er meget lave, og han mente, at man ved fremdeles at fortsætte Selskabets Drift maatte være berettiget til at vente, at Værdien af Aktierne vilde stige.

Dirigenten, Højesteretssagfører Einar Bülow, op-lyste, at der af Aktiekapitalens 2.4 Millioner Kr. kun var repræsenteret 352,000 Kr., hvorfor der maatte ind-kaldes en ny Generalforsamling til Sagens endelige Afgørelse.

Vi har ved tidligere Lejligheder karakteriseret disse Stormløb fra nogle Aktionærers Side mod Sel-skaberne, og vi vil her udtale Haabet om, at den kom-mende ekstraordinære Generalforsamling maa samle saa mange Aktionærer, at den Kalamitet, som Sel-skabets Opløsning vilde være, maa undgaas.

KULTRANSPORTER OVER DANZIGS HAVN

Efter i et Danziger Blad at have læst en Artikel Estammende fra »The Baltic and White Sea Con-ference« vedrørende Forholdene i Danzigs Havn, hen-vedte den danske Generalkonsul Harald Koch sig til Havneudvalget, hvor man allerede var bekendt med Artiklen. Generalkonsulen havde en Konference med den kommercielle Direktør, Hr. Nagorski, der udtalte, at de i den paagældende Artikel indeholdte Oplysnin-ger var meget stærkt overdrevene. Han havde i den Anledning meddelt den paagældende Forenings Kon-tor i København, at han paa Tilbagereisen fra Stock-holm i en nær Fremtid kom til København for at redegøre for Forholdene i Danzigs Havn. Han fast-holdt bestemt, at de Oplysninger, jeg havde modtaget fra ham, er rigtige, men tilføjede, at det havde vist sig ved Gennemsnitsberegningen af de første 10 Dage af Juni Maaned, at Ventetiden for de anmeldte Kuldampere var kommet op paa 7 Dage. Dette skyl-des efter Direktørens Forklaring den Omstændighed, at det for Maaneden fastsatte Kontingent altid søges afskibet saa tidligt paa Maaneden som muligt, hvorfor det ikke kan undgaas, at et stort Antal Dampere sam-menhobes i Maanedernes Begyndelse; men han mente, at man, naar hele Maaneden til sin Tid beregnedes, vilde komme ned paa en gennemsnitlig Ventetid af 5 Dage.

Paa lignende Maade har Direktør Nagorski udtalt sig til den norske Generalkonsul i Danzig, hvis Ind-beretning offentliggøres i det senest ankomne Nummer af *Norges Handels og Sjøfartstidende*. Ogsaa her i Byen har Direktøren overfor den danske Presse under sit Besøg her i Mandags og i Tirsdags fastholdt, at den gennemsnitlige Ventetid i Danzig var 5 Dage.

Vi har forelagt disse Udtalelser for Direktøren for Baltic and White Sea Conferencen, Hr. Jacob Olsen, som finder, at Danziger Statistikken er ganske mis-visende, idet Ventetiden i Maj og Juni Maanederne, efter de Oplysninger Conferencen ligger inde med, er væsentlig større end de Tal Havnebestyrelsen opgiver. Det viser sig nemlig, at Havnen skelner mellem Skibe, som Havnemyndighederne har paataget sig at laste, og Skibe, som Befragterne selv har taget Ansvaret for, fordi Befragterne ikke har kunnet opnaa *Stem* hos Havnemyndighederne. Det er derfor indlysende, at den officielle Statistik maa blive ganske misvisende.

DET NY TRÆCERTEPARTI

Fra og med den 15. Juli træder et nyt Træ-Certe-parti i Kraft. Certepartiet hedder the *Baltwood* Charter og er blevet til efter lange og besværlige For-

handlinger imellem det britiske Chamber of Shipping og den britiske Timber Trade Federation. *Baltwood* Certepartiet vil være at anvende for Træclaster fra Østersøen og Norge til Storbritannien og Irland og træder i Stedet for *Scanfin* og *Russpruss* Certepartierne.

Den Løsning, man her er kommet til efter saa lange Underhandlinger og saa skarpe Kontroverser mellem Redere og Befragtere, bærer paa mange Punkter Præget af et Kompromis med alle Kompromis'ets Mangler.

GENÈVE OG SKIBSFARTEN

Vi har flere Gange paa dette Sted henledet Opmærksomheden paa den utrolige Geskæftighed, som det internationale Arbejdsbureau i Genève udfolder paa Omraader, der falder ganske udenfor Bureauets Sfære. For Eksempel Spørgsmaalet om Inspektionen af Emigranter. Dette har fornylig været til Behandling ved et Møde i Genève, og af en Beretning,

som er blevet os tilstillet fra Chamber of Shipping of the United Kingdom, fremgaar det, at de britiske Skibsredere har afholdt sig fra at sende en Repræsentant til denne Konference, da de bestred Bureauets Ret til at drøfte dette Forhold — »thus while the League machinery makes provision for full representation on labour questions there is no provision for dealing with non-labour questions such as this which is outside its jurisdiction.«

Resultatet af Konferencen i Genève om dette Spørgsmaal vil som saa mange andre Konferencer, der afholdes under Arbejdsbureauets Auspicier, blive abortivt. Men ærgerligt er det, at man i Tider som disse spilder Tid og andres Penge paa sligt Pjank.



DE MODERNE KONDENSATORRØR

Ved tidligere Lejligheder har vi i *Dansk Søfarts Tidende* skrevet om Kondensatorrør leveret fra Firmaet: Allen Everitt & Sons, ved hvilken Lejlighed vi fremhævede ikke alene Firmaets store Leveringsdygtighed og verdensomfattende Kundekreds, idet dette Firma har leveret Kondensatorrør til saa godt som alle betydende Dampskibslinier og Mariner i Verden, men ogsaa Kvaliteten af de Rør, som det leverer. Firmaet har ved forskellige Lejligheder været omtalt som banebrydende, naar det gjaldt Forbedringer eller Forsøg, selv om disse har været forbundne med store Omkostninger.

Rør af den nye Legering Kobber-Nikkel er efter aarelange Forsøg blevet en mere og mere anvendt Artikel, idet disse Rør maa siges ganske at have afløst Rør af hidtil kendte Legeringer, hvor der har været Tale om Tæring af Kondensatorrørene, enten paa Grund af Kølevandets Saltholdighed, Syreholdighed eller stor Fart ved moderne Turbineanlæg. Herhjemme har man endnu ikke ganske gjort sig disse Rørs store Fortrin klar, idet det for de fleste Rederier staar som en Anstødssten, at disse Rør i Anskaffelse er væsentligt dyrere end Rør af de kendte Legeringer. Man maa regne med, at Kobber-Nikkelrør er omtrent dobbelt saa dyre, men naar man saa kan konstatere, at disse Rørs Levetid i ethvert Fald er 6 Gange saa lang som almindelige Rørs, burde det være indlysende, hvor Fordelen ligger.

Naar vi her nævner, at Rørene er 6 Gange saa gode som almindelige Rør i de kendte Legeringer, er dette baseret paa Forsøg afholdt paa et af Englands største Elektricitetsværker. Dette Værk ligger ved en Flod, hvor Vandet, der anvendes til Kølevand, paa Grund af de mange Fabriksanlæg, der ligger langs Floden, er stærkt syreholdigt, og derfor tærede saa stærkt paa Elektricitetsværkets Rør, at man i enkelte Kondensatorer har maattet udskifte samtlige Rør indtil 4 Gange om Aaret. Som Gennemsnit maa man dog sige, at de har kunnet faa godt fortinnede Rør i »Admiralty Mixture« til at holde 1 Aar.

Efter aarelange Forsøg med alle mulige Legeringer og An-

vendelse af alle hidtil kendte »anti corrosive« Midler, forsøgte Fabrikken til sidst at indsætte Kobber-Nikkelrør. Ved det første Forsøg anbragtes i en Kondensator 600 Kobber-Nikkelrør sammen med 600 fortinnede »Admiralty mixture«, og da Rørene efter 1 Aars Forløb blev trukket ud, viste det sig, at samtlige »Admiralty mixture« var saa godt som ubrugelige, hvorimod Kobber-Nikkelrørene var komplet intakte. Dette Værk overgik derefter til i alle Kondensatorer at indsætte Kobber-Nikkelrør, og efter 6 Aars Forløb har det nu vist sig, at Kobber-Nikkelrørene overhovedet ikke er angrebet. Vi kan derfor roligt udtale, at Rørene i al Fald er 6 Gange saa gode som almindelige hidtil kendte Rørtyper, og for hvert Aar der gaar, vil man antagelig kunne forhøje denne Garanti.

Hvad Anvendelse i Skibe angaar, kan nævnes, at Kobber-Nikkelrør efterhaanden har vundet Indpas i en Mængde betydende Rederier, som »White Star«, »Canadian Pacific«, »Hamburg-Amerika«, »Cunard«-Linien og hollandske Linier, samt i den engelske, franske, hollandske og italienske Marine.

Det kan nævnes, at en af de sidste store transatlantiske »Liners« er blevet udstyret med over 9,000 Kobber-Nikkelrør, hvilket Tal maa siges at tale for sig selv.

Herhjemme er det kun den islandske Regering, der har vist Interesse for disse Rør, idet den forsøgsvis har installeret Halvdelen af Kondensatorrørene i det nye Inspektionsskib »Odinn« med Kobber-Nikkelrør, og man maa haabe inden lang Tid at kunne give en Oversigt over, hvorledes disse Rør har stillet sig i Sammenligning med de øvrige Rør i Kondensatorer, hvor den almindelige »Admiralty Mixture« anvendtes.

Endvidere er der blevet anvendt Kobber-Nikkelrør paa et Par Elektricitetsværker herhjemme, hvor man har været overordentlig tilfreds med Rørene. Ligeledes kan nævnes, at udenlandske Diesel-Motorfabriker specielt i Scotland er gaaet over til at anvende Kobber-Nikkelrørene til Kølerør, et Forhold, der burde interessere i et Land, hvor Dieselmotoren er skabt.

ITALIENS K - SIAMESISK HANDELSTRAKTAT

Den danske Legation i Rom har sendt Udenrigsministeriet følgende Indberetning om en mellem Italien og Siam nylig afsluttet Handelstraktat:

Den 9. Maj er der i det herværende Udenrigsministerium blevet underskrevet en Handels- og Skibsartstraktat mellem Italien og Siam. Denne Traktat, der er afsluttet for et Tidsrum af 10 Aar, er endnu ikke offentliggjort, men ifølge de igennem Pressen udsendte Meddelelser fastslaar den paa den ene Side, at Italien giver Afkald paa Kapitulationerne; Siam, medens man fra siamesisk Side afskaffer de efter den gamle Takst af 1868 gældende Restriktioner forsaavidt angaar italienske Statsborgeres Ad-

gang til at have Ophold i visse Dele af Siam og der besidde faste Ejendomme. Traktaten skal sikre begge de to Landes Statsborgere Nationalitetsbehandling, resp. Mestbegunstigelsesbehandling, og den skal indeholde særlige Bestemmelser angaaende Adgangen for italienske og siamesiske Handelsselskaber til at drive Virksomhed henholdsvis i Siam og i Italien.

Med Hensyn til Toldbehandling af Varer skal Traktaten foruden Mestbegunstigelsesbestemmelsen indeholde særlige Bestemmelser, der i Italiens Favør fastsætter Maksimaltakster for nogle af de vigtigste italienske Varer, som eksporteres til Siam.

TAKST-NEDSÆTTELSE I KIEL-KANALEN

Firmaet Sartori & Berger, Kiel, meddeler, at den bebudede Takst-Nedsættelse i Kiel-Kanalen træder i Kraft fra 1. Juli.

Minimumssatsen for Kanalafgifter bliver 10 Rm.

ARBEJDSTIDEN TIL SØS

Den internationale Arbejdskonference har med 67 Stemmer mod 6 vedtaget, at Spørgsmaalet om Arbejdstid til Søs bør gøres til Genstand for Behandling paa en Arbejdskonference i 1928.

N O R D I S K S K I B S R E D E R M Ø D E

Nordisk Skibsrederforening afholdt Onsdag den 16. ds. i Helsingborg sit 37. Aarsmøde. Fra dansk Side deltog bl. a. Generalkonsul *Johan Hansen*, Konsul *Andresen* og Direktørerne *A. P. Møller*, *Gether* og *Reinhardt*.

Ved Forhandlingerne mindedes *Klaveness*, Oslo, den afdøde Skibsreder *Dan Brostrøm* og fremhævede, hvad Nordisk Skibsrederforening skyldte ham.

Ved Valgene blev Dan Brostrøms Plads i Bestyrelsen besat med Kaptajn *Gustaf Janson*; iøvrigt valgte Sverige Generalkonsul *Ax. son Johnson* og Konsul *Rob. Göhle*. Norge valgte Hr. *Th. Thoresen*, og i Stedet for Hr. *H. M. Wrangel*, der er gaaet ud af Foreningen, valgtes Hr. *Chr. Haaland*, Haugesund.

Mødet vedtog efter Bestyrelsens Forslag at fastsætte Kontingentet for 1927 til 25 Øre pr. Ton, idet det reducerede Kontingent forbliver 15 Øre pr. Ton. Kontingentet for i Aar nedsættes fra 35 til 30 Øre pr. Ton. Til at repræsentere Danmark, hvis Flaade er anmeldt til reduceret Kontingent, udsaes Generalkonsul *Johan Hansen*, der er Næstformand i den danske Afdeling.

Direktør *J. Jantzen* gav en Oversigt over Virksomheden i 1925, og mellem ham og Skibsreder *A. P. Møller* var der nogen Diskussion om Erstatningsspørgsmaalet overfor Rusland i Anledning af Tab ved Iskrangerne i Vinter. *A. P. Møller* tilraadede da en fælles Ansvarsaktion overfor Russerne.

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

I Hamburger Fremdenblatt for den 10. Juni har Dr. *Georg Lauritzen* skrevet en udmærket klar og interessant Oversigt over den nordatlantiske Passagertrafik fra 1913 til 1925. Nogle enkelte Udtog af Artiklen, der særligt omhandler Danmark og de skandinaviske Lande, skal her gengives i Oversættelse efter en Indberetning til Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i Hamburg:

»En særlig Opmærksomhed tilkommer de skandinaviske Flag. De er med Undtagelse af det amerikanske de eneste, under hvilke Personbefordringen siden 1913 har taget større Opsving. For alle tre Lande, Norge, Sverrig og Danmark, var 1923 i Henhold til Tabellen over de absolutte Tal, det Aar, der udviste den største Virksomhed, ogsaa i Forhold til Tiden før Krigen. Tilbagegangen i det følgende Aar og den gradvise Stigning i 1925 kan ikke tillægges nogen særlig Betydning, da noget lignende indenfor dette Tidsrum ligeledes kunde iagttages hos de øvrige Flag. Det norske Flag kunde under Hensyntagen til Befordringskurvens Svingning endog forbedre sin Stilling. Saavel det absolutte som det relative Resultat for de enkelte Aar har siden 1913 næsten uden Undtagelse ligget over dette Aars Ydelse. Befordringen under dansk Flag ligger siden 1924 atter under Befordringen i 1913. Den relative Ydelse er steget i Forhold til 1913. Det svenske Flag, som først under Krigen optraadte i den transatlantiske Persontrafik, kunde i Aarenes Løb overfløje begge sine Na-

boer. Fuldstændig uden Betydning er det polske Flag. Dets Virksomhed indskrænker sig udelukkende til Aaret 1921. Bemærkelsesværdig er den Kendsgerning, at de forskellige Flag i de sidste tre Aar, med Undtagelse af det hollandske og det danske, har bibeholdt deres Stillinger uforandret, nemlig Nr. 1 det engelske, saa det amerikanske, Nr. 3 det tyske, Nr. 4 det franske, Nr. 6, 8 og 9 henholdsvis det svenske, belgiske og norske. Medens det hollandske i 1923 stod som Nr. 7, rykkede det i Løbet af de to følgende Aar op til Nr. 5. Derimod rykkede det danske efter 1923 fra Nr. 5 ned til Nr. 7.

»Siden 1917 har den i Aaret 1918 i Göteborg oprettede *Svenske Amerika-Linie* optaget en Passagertjeneste over det nordlige Atlanterhav, der efter Befordringstallene at domme har udviklet sig til at blive den største af de skandinaviske Linier. *Skandinavien Amerika-Linien* (København) og den *Norske Amerika-Linie* (Oslo) stod i Aaret 1925 som henholdsvis Nr. 13 og 14. Efter de procentuale Resultater kunde begge forhøje deres Ydelser i Forhold til 1913, stidstnævnte endog efter begge Aars absolutte Resultat, hvilket ikke var Tilfældet for førstnævntes Vedkommende. *Baltic-Amerika-Linien* er den lidligere Russiske Amerika-Linie, hvis Aktier allerede før Krigen for Størstedelen var i Hænderne paa det danske Østasiatiske Kompagni (København). Efter at Selskabet havde forandret Navn og forlagt sit Sæde til København, blev den gamle Tjeneste genoptaget i Aaret 1921, idet ogsaa Danzig kom med her ind under. Paa Grund af den stærke Indskrænkning af Udvandringen fra de østlige Stater, især Rusland, har den dog hidtil kun haft et meget magert Resultat.«

K U L T R A N S P O R T E R N E O V E R D A N Z I G S H A V N

Det danske Generalkonsulat i Danzig har sendt Udenrigsministeriet følgende Indberetning om Kultransporterne over Danzig:

Havneudvalget her har i Dag paa Forespørgsel givet mig følgende Oplysninger:

Gennemsnitsventetiden i Maj Maaned pr. Damper, der er ankommet hertil for at indtage Kul, er nu udregnet og udgør 3½ Dag; denne Ventetid, der er betydelig større end i April Maaned, hvor den udgjorde ½ Dag, ventes noget formindsket i indeværende Maaned, idet bl. a. Urolighederne i Polen bidrog deres til at forsinke Transporterne. I Beregningen er medtaget alle anmeldte Kuldampere, samt de, der, uden ved deres Ankomst hertil at have været anmeldte, senere have faaet Kulladning herfra. I Maj Maaned er afskibet 267,000 Tons Kul, hvilket maa betragtes som Maksimum for Havnens Ydeevne for Tiden. Til

Afladning i indeværende Maaned har Havneudvalget godkendt et Kvantum af 240,000 Tons; men sandsynligvis vil det afskibede Kvantum komme op imod det ovenfor nævnte Maksimum. Jernbanetransporterne foregaar i det store og hele regelmæssigt, og det normale Kvantum kommer frem, men det kan ikke undgaas, at der af og til er visse Uregelmæssigheder for enkelte Forsendelsers Vedkommende, og dette kan da bidrage til, at de paagældende Dampere i det givne Tilfælde kan blive forsinkede. Det udtaltes, at der anmeldes flere Skibe end det Antal, der i Forhold til Havnens Ydeevne kan indtage Kul, og dette bidrager selvfølgelig ogsaa til, at Ventetiden forlænges noget; desuden kommer der mange uanmeldte Skibe i det Haab, at naar de først er her, vil der nok vise sig en Chance til at blive fragtede og til at kunne blive ekspederede.

R U S S I S K E K U L K Ø B I T Y S K L A N D O G P O L E N

Generalkonsulatet i Leningrad indberetter til Udenrigsministeriet, at der til Leningrads Industri paa-tænkes Indkøb af ca. 200,000 Tons Kul, og disse Indkøb vil som Følge af den engelske Kulstrejke delvis blive foretaget i Tyskland.

Ifølge Meddelelse i *Torgovyi Promyslennyi Kurer* af 8. d. M. skal en Udsending allerede være afrejt til Tyskland for at afslutte et Køb paa 50,000 Tons Kul. Endvidere er der Mulighed for Indkøb af Kul i Polen.

(Fortsat fra forrige Nr.)

Bestyrelsen har til Varetagelse af det omhandlede Hverv genvalgt Skibsreder *Johan Hansen*, København.

Sammensætning af Provinsens Havneudvalg. — Foranlediget ved en fra Erhvervsministeriet modtagen Skrivelse, hvori Provinshandelskammeret fremsætter Ønske om, at der maa blive indført visse Ændringer, hvorved Handelsstanden bliver repræsenteret i Provinsens Havneudvalg, har Repræsentationen anmodet Foreningens Sekretær om en Erklæring.

Sekretæren har herom efter Samraad med flere af Bestyrelsens Medlemmer afgivet følgende Erklæring:

»Ved hermed at tilbagesende en i Afskrift modtagen Skrivelse af 5. September 1925, der af Provinshandelskammeret er tilstillet Erhvervsministeriet, tillader jeg mig at udtale, at jeg fuldt ud sympatiserer med Tanken om, at Handelsstanden er repræsenteret i Provinsens Havneudvalg, men jeg mener tillige, at de Synspunkter, som Provinshandelskammeret fremsætter for sit Vedkommende, ogsaa har Gyldighed for Rederieringen, saa vist som det maa siges, at de to Erhverv, Handel og Søfart, er — om ikke just de eneste — saa dog de vigtigste af de Erhverv, der betinger en Havns Eksistens og Levedygtighed.

Jeg mener saaledes, at der bør gives de to førnævnte Erhverv Mulighed for at blive repræsenteret i Havneudvalgene, saaledes at disse sikres den fornødne saglige Indsigt.

Maaden, hvorpaa dette bedst sker, skal jeg ikke her komme ind paa, idet jeg gaar ud fra, at hvis Tanken vinder Tilslutning, vil man kunne forhandle sig til Rette.«

Repræsentationen har tiltraadt Erklæringen.

Kommissionen til Undersøgelse af Købstædernes Havne- og Brotakster. — Ministeriet for offentlige Arbejder har imødekommet et af forskellige Erhverv udtalt Ønske om Nedsættelse af en Kommission bestaaende af Repræsentanter for Havnene og Erhvervsorganisationerne til at undersøge Købstadhavnernes Takster, derunder navnlig Grundlaget for Taksternes Beregning og Muligheden af en Nedsættelse af Taksterne inden Femaarsperiodens Udløb den 31. Marts 1930 under Hensyn til Kronestigningen.

Efter Indstilling af Foreningens Formand har nævnte Ministerium anmodet Foreningens Sekretær til som Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentant at indtræde i Kommissionen.

Signalvæsen, Fyr, Afmærkning m. m.

Stormvarsler og Vejrmedlinger ved Helsingør. — Angaaende Bibeholdelsen af disse Signaler har Foreningen over for Repræsentationen udtalt følgende:

»Som det vil erindres, har Repræsentationen, foranlediget ved en Skrivelse af 25. Juli 1925 fra Helsingør Havneraad, allerede behandlet denne Sag og i Skrivelse af 12. f. M. meddelt Havneraadet,

»at det for Skibsfarten er af Betydning, at der stadig ved Helsingør ved optiske Signaler gives saa gode Oplysninger om Vejrforholdene som muligt, og Repræsentationen kan derfor tiltræde det af Havneraadet i den ovennævnte Skrivelse anførte med Hensyn til den fremtidige Ordning af de nævnte Forhold«.

Den af Havneraadet anbefalede, og af Repræsentationen tiltraadte fremtidige Ordning var:

»Havnekontoret forsynes med Radiotelefon, hvorved de af Det meteorologiske Institut i Tekstform udsendte Vejrmedlinger og Stormvarsler direkte modtages. I Overensstemmelse med disse hejses Signalet »Uro i Vejret« enten som hidtil paa Masten paa Kronborg Slots firkanter Taarn eller paa Karantænehusets Mast paa Havnens søndre Mole, og Vejrmedlingernes Tekst opslaaes paa Havnekontoret. Desuden foreslaas paa Karantænehuset hejst de hidtil anvendte Kulingsflag, og Semaforstationen sammesteds, der viser Vindens Retning og Styrke ved Anholt, foreslaas bibeholdt. Af det nuværende System bortfalder saaledes kun Hejsning af Stormvarselsignalerne paa Kronborg Slots firkanter Taarn, hvilke Signaler anses for overflødiggjorte ved Hejsning af Signalet »Uro i Vejret« og Kulingsflagene paa Karantænehuset«.

Foreningen kan fuldt ud slutte sig til denne Ordning, hvorved det nuværende System for Stormvarsler og Vejrmedlinger i det store og hele bibeholdes.

Der er nemlig ingen Tvivl om, at Erhvervsministeriet ser rigtigt, naar det i sin Skrivelse af 28. f. M. frembæver Helsingør som det Sted, hvor disse Meldinger har gjort særlig Nytte for Skibsfarten og det netop af de i Skrivelsen angivne Grunde, og Foreningen vilde betragte det som et beklageligt Tilbageskridt i dansk Efterretningstjeneste til Søs, hvis disse Meldinger skulde bortfalde, hvilket et søfarende Land som Danmark da heller ikke kunde være bekendt over for Udlandet.

I Skrivelse af 7. April d. A. skriver Meteorologisk Institut:

»At den foretagne Indskrænkning af Institutets Budget er sket i Forvisning om, at Skibsfarten hurtigt vil indse, hvilke betydelige Fordele, der er forbundet med det ny System (Radio), og i Forventning om, at man derfor vil indrette sig paa at benytte det«.

Dette er et fuldstændigt Fejlsyn paa de foreliggende

Forhold; thi det kan ikke tænkes, at de Skibe, Sejlskibe og mindre Dampskibe, der særlig har Nytte af de hidtidige Meldinger fra Helsingør, alene af Hensyn til Bekostningen i en overskuelig Fremtid vil anskaffe de nødvendige Modtagerapparater til det ny System.«

Repræsentationen har tiltraadt denne Udtalelse.

Reglement for Besejling af Flensborg Fjord, Lister Dyb og Højer Dyb. — Erhvervsministeriet har tilstillet Foreningen et Antal Eksemplarer af en Anordning af 18. Maj 1925 angaaende dette Reglement, der er uddelt til hvert i Foreningen indmeldt Skib.

Belysning af den gravede Rende over Lynæs Sand. — Holbæk Havneudvalg har tilstillet Foreningen en Statistik over Besejlingen af Isefjorden samt Afskrift af et Andragende fra de tre Isefjordshavne til Ministeriet for offentlige Arbejder om, at Staten vil belyse denne Rende, og anmodet Foreningen om at støtte denne Sag.

Saaledes foranlediget har Foreningen over for Holbæk Havneudvalg udtalt:

»I Skrivelse af 6. ds. har det ærede Havneudvalg anmodet Foreningen om at støtte et af Havneudvalgene i Holbæk, Nykøbing S. og Frederikssund under 22. f. M. til Ministeriet for offentlige Arbejder indsendt Andragende om, at Staten vil belyse den gravede Rende over Lynæs Sand, saaledes at Isefjorden kan anduvs ogsaa om Natten. Saaledes foranlediget skal Foreningen udtale, at den maa anse det for et stort Gode for Skibsfarten, om den af de tre Havneudvalg ønskede Belysning over Lynæs Sand snarest maatte blive iværksat, saaledes at Skibene efter Mørkets Frembrud kan søge en sikker Ankerplads i Stedet for den urolige og usikre paa Sætteriet. Ligeledes mener Foreningen, at Trafikken paa Isefjordshavnene vil yderlig stige, naar Anduvningen af Isefjorden kan foregaa uhindret ogsaa om Natten.«

Anordning angaaende Adgang for Fartøjer, der fisker med Snurrevaad, til at føre visse Signaler, samt angaaende Forbud mod Anvendelse af Ankerlys agter i korte Fartøjer. — Erhvervsministeriet har tilsendt Foreningen et Antal af denne Forordning, der er udsendt til hvert i Foreningen indmeldt Skib. Da det ikke er helt ualmindeligt, at Fartøjer under 150 Fods Længde til Ankers fører 2 hvide Lys, skal Forbudet her gengives.

For at undgaa Forvekslinger — særlig med de i de internationale Søvejsregler Art. 9. a, b, c, og Art. 10 foreskrevne hvide Lys — er det forbudt til Ankers liggende Fiskerkuttere og andre korte Fartøjer at anvende det Ankerlys agter, som i Art. 9. g. 2. Afsnit er foreskrevet for Skibe med en Længde af 150 Fod (ca. 46 Meter) og derover.

Anduvning af Nakskov Fjord. — Paa dertil given Foranledning har Repræsentationen over for Marineministeriet anbefalet, at der, for at have et sikkert affarende Sted, udlægges som Anduvningsbøje en Lys- og Klokkebøje eller Tudebøje ud for Nakskov Fjord ca. 1 Km. misvisende W.S.W. for den hvide Stage med 2 Halmviske paa Vestsiden af Hvide-Grund Flak.

Subsidiært kan Repræsentationen anbefale, at der anbringes et Taageapparat paa Albuén, hvilket da tillige kunde tjene som Vejledning ved Sejladsen langs i Langelandsbeltet.

I Skrivelse af 7. November s. A. har Marineministeriet meddelt Repræsentationen, at det maa betragte Udlægningen af en Lysbøje paa det paagældende Sted som liggende uden for Fyrvæsenets Opgave, idet denne Lysbøje er uden nævneværdig Betydning for den gennemgaaende Trafik, hvorfor et Andragende herom eventuelt bør tilstilles Nakskov Kommune.

Angaaende Oprettelse af et Taagesignal paa Albuén meddeler Ministeriet, at Nyttén heraf for den gennemgaaende Trafik i Beltet ikke ses at staa i rimeligt Forhold til Bekostningen, hvorfor det ikke ser sig i Stand til at imødekomme dette subsidiære Andragende.

Flytningen af Lys- og Fløjtetønden ved Ellekildehage. — Marineministeriet har herom tilskrevet Repræsentationen saaledes:

»Fra et større Antal faste Beboere af Ellekilde og omliggende Steder har Ministeriet modtaget vedlagte Andragender om Fjernelse, Flytning eller Ændring af den ved Ellekildehage i indeværende Efteraar (1925) udlagte Lys- og Fløjtetønde, idet det anføres, at bemeldte Tønde er til betydelig Gæne ved sin bestandige Tuden. I Anledning heraf skal man udbede sig en Udtalelse fra Fællesrepræsentationen om Sagen, herunder om Tøndens eventuelle Flytning ca. 1,400 m i nordvestlig Retning til 56° 06' (30'') N. 12° 30' (00'') E. eller dens Ombytning med en Lys- og Klokketønde, hvor Klokken slaas med mekanisk Kraft, eller om Standsning af Fløjtesignalet i Tiden fra 1. Maj til 1. Oktober.«

Repræsentationen har derefter med 4 Stemmer mod 3 vedtaget, at Tønden ikke bør flyttes.

Spodsbjerg Fyr. — Foreningen har efter Anmodning anbefalet et Andragende til Marineministeriet fra de forskellige Fiskeriforeninger og Havneudvalg ved Isefjorden, angaaende en Forbedring af dette Fyr og Anbringelse af en Sirene samme Sted.

Udsætning af Bundgarn ved Frederikshavn.

I Anledning af, at fiskeriinteresserede har ansøgt om Lov

til at sætte Bundgarn ud til $9\frac{1}{2}$ Meters Dybde, har Foreningen over for Repræsentationen afgivet følgende Erklæring:

»I Skrivelse af 3. ds. har den ærede Repræsentation anmodet om Foreningens Udtalelse angaaende, hvorvidt det maa anses forsvarligt for den almindelige Skibsfart, at Bundgarn udfor Kysten sydfor Frederikshavn føres ud til ca. $9\frac{1}{2}$ Meters Dybde.

Saaledes foranlediget skal Foreningen udtale, at den er fuldt enig med det i Marineministeriets Skrivelse af 6. Maj 1924 udtalte, at det ikke kan anses forsvarligt, at Bundgarn paa det paagældende Sted føres ud til den omhandlede Dybde.

Ligeledes kan man slutte sig til de i Marineministeriets Skrivelse af 18. Februar 1924 udtalte almindelige Regler for Udsætning af Bundgarn, jfr. særlig denne Skrivelses 1. Stk., og henstiller, at den ærede Repræsentation over for Erhvervsministeriet vil udtale som sin Opfattelse, at disse Regler bør følges overalt, hvor Bundgarn udsættes i de danske Farvande.«

Repræsentationen har tiltraadt Erklæringen.

Tilsynet med Skibe.

Erhvervsministeriet har tilstillet Foreningen Bekendtgørelsen af 12. Maj 1925 angaaende Lastelinie for Skibe i indskrænket Fart og Bekendtgørelsen af 13. Juni s. A. angaaende Nedsættelse af Taksterne for Sejlskibe.

Dansk Dampskibsrederiforening har tilstillet Foreningen Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med Ændringer af 15. April 1925 (den ny Tilsynslov) samt Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse af 29. Marts 1920 med Ændringer af 18. April 1925.

Som det vil være bekendt, blev der efter Indbydelse af den danske Regering i Sommeren 1925 afholdt en Konference i København, bestaaende af Repræsentanter for den danske, norske, svenske, finske og islandske Regering i det Øjemed at afslutte en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de i hvert af de nordiske Lande gældende Bestemmelser om Kontrol med Skibes Sødygtighed.

Erhvervsministeriet anmodede i denne Anledning Foreningen om i Forening med Dansk Dampskibsrederiforening at indstille en Repræsentant for Rederinæringen og gav til Kende, at den vilde anse det for hensigtsmæssigt, at den paagældende blev en Person med særlig teknisk Indsigt.

Efter Forslag af Dampskibsrederiforeningen indstillede Foreningen Direktør I. A. Kørbing, København.

Ved at meddele Dampskibsrederiforeningen dette, udtalte man samtidig, at Foreningen til enhver Tid vilde staa til Raadighed for Direktør Kørbing, hvis særlige Sejlskibsspørgsmaal skulde komme til Behandling paa Konferencen, og over for Erhvervsministeriet henstillede man, at hvis der paa Konferencen kom til at foreligge særlige Spørgsmaal, der angik dansk Sejlskibsrederi, vilde man i saa Tilfælde sætte Pris paa at blive hørt.

Erhvervsministeriet har med Skrivelse af 9. April d. A. tilstillet Foreningen Eksemplarer af den om Konferencen udsendte Beretning indeholdende Konventionsforslaget og de af Konferencen vedtagne Rekommandationer og udtaler bl. a., »at Konventionen medfører, at der ved denne — bortset fra Tilfælde af vitterlig Uedygtighed — sikres Skibe, som er hjemmehørende i et Signatarland, og som er forsynet med de i Hjemlandets Lovgivning foreskrevne, gyldige Dokumenter, Fritagelse for Eftersyn i de andre Signatarlande. Som det videre vil ses, staaer Konventionen aaben for Tiltrædelse af andre Stater.

Skibsllys og Kompasser. — Af de af Konferencen vedtagne Rekommandationer skal paa dette Sted nævnes, at Konferencen anbefaler, at enhver af de kontraherende Stater fuldtud anerkender de danske, norske og svenske Certifikater for Skibsllys og Kompasser, udstedt af de paagældende Landes officielle Prøvekammer, som ækvivalerende Certifikater.

Redningsvæsenet.

Marineministeriet har under 30. September f. A. bl. a. tilskrevet Repræsentationen saaledes:

»I Anledning af, at Marineministeriet har bestemt, at der med Chefen for Marineministeriets Admiralitets-Afdeling, Kommandør A. Topsøe-Jensen, som Formand nedsættes en Kommission til at gennemgaa forskellige Forhold vedrørende det danske Redningsvæsen bl. a. dets Organisation, Administration og Stationsmateriel skal man tillade sig at henstille, at den ærede Fællesrepræsentation i Forbindelse med Dansk Dampskibsrederiforening udpeger til sammen et Medlem til at tiltræde Kommissionen.

Man skal tilføje, at Dansk Dampskibsrederiforening D. D. er anmodet om at sætte sig i Forbindelse med den ærede Fællesrepræsentation i den omhandlede Anledning.« Skønt Skrivelsen kun omtaler eet Medlem, blev det alligevel saaledes, at Repræsentationen og Dampskibsrederiforeningen indsatte hver sit Medlem i Kommissionen.

Ulykkesforsikring.

Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund har anmodet Foreningen om at foretage Valg af 4 Repræsentanter til Forbundets Repræsentantskab for de næste 3 Aar.

Da samtlige nuværende Repræsentanter var villige til at modtage Genvalg, har Bestyrelsen foretaget Genvalg af Skibsreder Ludvig Hintze, Rønne, Skibsreder Hans Petersen, København, Skibsreder A. E. Rasmussen, Marstal, og Skibsreder R. W. Rasmussen, Thurø.

Forbundet har tilstillet Foreningen de af Repræsentantskabet vedtagne og af Socialministeriet stadfæstede Vedtægter, der traadte i Kraft den 1. Januar d. A.

Foranlediget ved at Funktionstiden for Medlem af Arbejderforsikrings-Raadets Søfartsafdeling, C. Minor Rasmussen, udløb den 31. Marts d. A., har Socialministeriet anmodet Fællesrepræsentationen om at indstille 3 Repræsentanter for de forsikringspligtige Redere til Valg ved Besættelsen af det nævnte Hverv.

Repræsentationen har derefter indstillet C. Minor Rasmussen til Genvalg, F. H. Eriksen, Marstal, og S. Andreasen, Svendborg.

Under 21. April d. A. har Socialministeriet meddelt Sekretæren, at han indtil videre er konstitueret som Medlem af Arbejderforsikrings-Raadets Søfartsafdeling.

Som det fremgaar af de sidste Aarsberetninger, foreligger der for Rigsdagen et Forslag til Ændring i Ulykkesforsikringsloven.

Foreningen har under den sidste Rigsdagssamling intet som helst hørt om dette Lovforslag.

Invalideforsikringsretten.

For at finde et Bedømmelsesgrundlag for en for denne Ret verserende Sag og andre lignende Sager har man anmodet Foreningen om en Udtalelse om Indtægtsforholdene for Skibsførere og Styrmand i Sejlskibsflaaden.

Foreningen har herom oplyst, at disses Indtægter er afhængige af saa mange forskellige Forhold, saasom Skibenes Størrelse og Oplægningsperioder, at det ikke vil være muligt at opgive en tilnærmelsesvis og endnu mindre en bestemt Indtægt, der vil være anvendelig som Norm ved Beregning af Invaliderenten, hvorfor man maa mene, at hvert enkelt Tilfælde maa beregnes og bedømmes for sig, maaske gennem Oplysninger fra Skatteligingsmyndighederne.

Akkordlovgivningen.

Erhvervsministeriet har anmodet Foreningen om en Udtalelse angaaende Betimeligheden af en Revision af denne Lovgivning og angaaende hvilke Ønsker og Forslag, man fra Erhvervslivets Side med Henblik paa en saadan Revision maatte finde Anledning til at fremføre.

Efter indhentede Udtalelser fra Kredsstyrelserne for Fyns og Erø Kredse har Foreningen udtalt, at den paagældende Lovgivning ingen nævneværdig Betydning har for Sejlskibsrederiet, og at man ingen Ønsker og Forslag har at fremsætte.

Erstatningskravet til de krigsførende Magter.

I Beretningen for Aaret 1918 er meddelt, at Foreningen hos Sejlskibsrederne, saavel Medlemmer som Ikke-Medlemmer, har indhentet Opgørelse over de Tab, disse og Mandskabet har lidt under Krigen i de Tilfælde, hvor Folkeretten maa anses som krænkede. Disse Tab androg ca. $8\frac{1}{2}$ Million Kroner.

Foreningen har stadig haft sin Opmærksomhed henvendt paa denne Sag og for nogen Tid siden meddelt Repræsentationen, at det norske Udenrigsdepartement efter Dawesplanens Gennemførelse atter har optaget Spørgsmaalet.

I Repræsentationens Møde den 5. Februar 1926 forelaa et af denne udarbejdet Memorandum, saalydende:

»Fællesrepræsentationen har bragt i Erfaring, at det norske Udenrigsdepartement efter Dawesplanens Gennemførelse atter har optaget Spørgsmaalet om Erstatning fra Tyskland for de under Krigen sænkede norske Skibe m. v. og har i den Anledning henvendt sig til Udenrigsministeriet for at bringe paa det rene, hvorledes denne vigtige Sag stiller sig for Danmarks Vedkommende. Man har derved faaet oplyst, at Udenrigsministeriet, der var bekendt med, hvad der fra norsk Side var sket i Sagen, dels holder sig nøje i Forbindelse med baade den norske og svenske Regering vedrørende Spørgsmaalet om disse Kravs Frem sættelse, dels selv til Stadighed arbejder med Sagen. Saaledes har Udenrigsministeriet fremsat og gennemført forskellige særlig egnede Enkeltkrav, af hvilke et endnu er Genstand for Forhandling. Man har derhos saa set som i afvigte Sommer foretaget en meget indgaaende Gennemgang af det samlede Materiale for at faa et Skøn over Mulighederne for at foretage videre Skridt under den nuværende politiske Stilling. Man har i denne Forbindelse forelagt Erhvervsministeriet visse Spørgsmaal, som for Tiden behandles der. Der er ikke og bliver formentlig ikke i nogen nærmere Fremtid truffet nogen Bestemmelse med Hensyn til Spørgsmaalet om en samlet Frem sættelse af Kravene. Man ser sig heller ikke i Stand til for Tiden at udtale sig vedrørende Mulighederne for i større Udstrækning end hidtil sket at optage enkelte Krav.

Hvad Krav om Erstatning for tabte Effekter og Hyretab angaar, da har saadanne Krav hidtil fundet deres Løsning i Forbindelse med vedkommende enkelte Sager vedrørende Erstatning for selve Skibene, og Udenrigsmini-

steriet mener ikke, der er nogen Mulighed for at gennemføre saadanne Krav særskilt, idet de samme Grunde, der er afgørende for det talmæssigt meget mindre Spørgsmaal om Erstatning for Effekter og Hyretab, ogsaa maa være afgørende for Erstatningsspørgsmaalet i sin Helhed.»

Udenlandske Skibsfartsforhold.

Danske Skibes Adgang til Kystfart i Kanada. — Erhvervsministeriet har meddelt Repræsentationen, at samtlige fremmede Skibe, altsaa ogsaa danske, vedblivende er udelukkede fra kanadisk Kystfart.

Danske og svenske Skibes gensidige Ret til Kystfart. — Overgangen i sin Tid fra »Kommercelæster« her i Danmark og »Læster« i Sverige til Netto Register Tons medførte en lille Uensartethed i Størrelsen af de danske og svenske Skibe, der har gensidig Ret til Kystfart i de to Lande.

For at ophæve denne Uensartethed har Erhvervsministeriet paatænkt, at den i Deklarationen af 16. April 1858 indrømmede Ret til Kystfart i Danmark resp. Sverige frentidig maa kunne nydes af svenske resp. danske Fartøjer, saavel maskindrevne som ikke-maskindrevne, hvis Netto Dræglighed overstiger 30 Register Tons, maalt og beregnet efter de i Sverige gældende Skibsmaalingsforskrifter.

Repræsentationen har kunnet slutte sig til denne Ordning. *Vestmanøerne.* — Den alm. danske Skibsførerforening har anmodet Foreningen om en Udtalelse angaaende, hvorvidt denne Plads i Januar Maaned for et Dampskib paa 4,750 Tons Dødvægt kan betragtes som »a safe port«.

Foreningen har hertil udtalt, at den ikke anser Vestmanøerne for »a safe port« for det omhandlede Skib i Januar Maaned.

Setubal-Ballastafgiften. — »The Baltic and White Sea Conference« har tidligere meddelt Foreningen, at Havnekaptajnen i *Setubal* i Henhold til en gammel Bestemmelse havde indført den Regel at afkræve Skibene denne Afgift i Guld, hvorved Afgiften var forhøjet fra 8 sh. à 12 sh. til 9 £ à 14 £.

Af Hensyn til Konsekvenserne i andre portugisiske Havne mente Conferencen ikke, at det var tilraadeligt dengang at røre ved Sagen. Senere har Conferencen oplyst, at det er lykkedes at faa genindført, at Afgiften ikke skal opkræves i Guld, og at der skal være Haab om at faa tilbagebetalt de Beløb, Havnekaptajnen i *Setubal* har indkasseret i Guld.

Ligeledes har Conferencen meddelt, at den omhandlede Afgift er fastsat 10 pCt. højere for ikke-portugisiske Skibe.

Da det er Foreningen bekendt, at Conferencen agter at tage de Spørgsmaal, hvor Afgifterne i Portugal er fastsat højere for ikke-portugisiske Skibe, op til Undersøgelse, har Foreningen henstillet, at denne Undersøgelse ogsaa kom til at omfatte Ballastafgiften, hvortil Conferencen har erklæret sig villig.

Søforsikring.

Forslag til Lov om Forsikringsvirksomhed. — Som det vil erindres fra de sidste Beretninger, har der i Rigsdagssamlingen 1923/24—1924/25 været fremsat et saadant Forslag. I Samlingen 1925/26 blev Forslaget igen fremsat, og Foreningen har heraf tilstillet Kreditsstyrelserne for Ærø og Fyns Kredse nogle Eksemplarer med Anmodning om at gøre de to lokale gensidige Søforsikringer bekendt dermed.

Lovforslaget blev ikke gennemført.

Udkast til Lov om Forsikringsaftaler. — Som det fremgaa af Beretningen for Aaret 1923 har Foreningen tidligere beskæftiget sig med dette Spørgsmaal.

Et Udvalg inden for Repræsentationen har yderligere afgivet følgende Erklæring:

»Med Repræsentationens Skrivelse af 10. Juli 1925 modtog Udvalget til Erklæring det nu foreliggende »Udkast til Lov om Forsikringsaftaler«, hvortil man skal knytte følgende Bemærkninger:

Som det vil være den ærede Repræsentation bekendt, har et tidligere af Repræsentationen nedsat Udvalg behandlet denne Sag og i Skrivelse af 6. April 1922 bl. a. udtalt, at det efter Udvalgets Formening ligger uden for Fællesrepræsentationens Interesse at beskæftige sig med andet end Bestemmelserne om Søforsikring og den lovtvungne Ulykkesforsikringslov. Denne Opfattelse kan undertegnede Udvalg slutte sig til, hvorfor man i det efterfølgende kun skal beskæftige sig med de nævnte Forsikringsarter.

Hvad nu angaar den førstnævnte af disse, da er det Udvalget bekendt, at de to gensidige Kaskoforsikringer i Marstal og Svendborg intet væsentligt har at indvende imod selve Forsikringsbestemmelserne i Udkastet, og hertil kan Udvalget slutte sig, ligesom det ogsaa finder Bestemmelserne ret tilfredsstillende med Hensyn til ikke-gensidig Kaskoforsikring.

Derimod mener de førstnævnte gensidige Kaskoforsikringer, at Udkastets Inddeling med Fællesregler for samtlige Forsikringsarter, idet Fællesreglerne ikke er fælles, men nogle fravigelige for een Forsikringsart og andre for en anden, vil vise sig at blive i højeste Grad upraktiske og vanskelige for forstaa for Lægmænd.

Ogsaa hertil kan Udvalget slutte sig, saa meget mere som Lægmænd, der skal bruge Loven, ikke er i Besiddelse af de Forklaringer, som Motiverne indeholder.

Udvalget er derfor af den Mening, at alle Søforsik-

ringens Bestemmelser som hidtil bør samles og optages i Søloven.

En revideret Sølov vil selvfølgelig komme til at indeholde Skipperens Pligter med Hensyn til Skibets Udrustning, Navigering o.s.v., samt over for Ladning og Befragtning, og Udvalget maa, ogsaa henset til at Sømandsloven omfatter et vist begrænset Omraade, finde det inkonsekvent i dansk Sølovgivning, hvis Søloven foruden Skipperens foran nævnte Pligter ikke tillige kom til at indeholde hans Pligter over for Søforsikringen.

Den i Udkastet (S. 24) fremsatte Tanke at tilvejebringe Udgaver, der kun medtager det Søforsikringen vedkommende Lovstof og eventuelt aftrykke dette i Forbindelse med Søloven, kan Udvalget, hvad der i øvrigt fremgaa af det foran anførte, ikke slutte sig til ogsaa af den Grund, at en saadan Udgave eller Udtog ikke danner noget Retsgrundlag, da den ikke er vedtaget af Lovgivningsmagten.

Angaaende de Ændringer, som Udkastet indeholder, til »Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde af 28. Juni 1920« skal Udvalget holde sig til den Sammenligning, som findes paa Side 28 og 29.

Det fremgaa heraf, at Udkastet er i Modstrid med Ulykkesforsikringslovens § 44 og § 48, men Udvalget mener, at de to Paragrafer bør bibeholdes, og at denne Lov som hidtil bør danne et selvstændigt Hele, idet de foran for Søforsikringens Vedkommende mod Udkastet fremsatte Bemærkninger ogsaa her har Gyldighed.»

Repræsentationen har sluttet sig hertil.

Lovforslaget blev ikke gennemført.

Ændringer i Retsplejelovens Regler om Behandling af Søsager uden for København.

Med Hensyn til det herom i Beretningen for Aaret 1923 udtalte skal meddeles, at Foreningen efter Forslag af Dansk Dampskibsrederiforening har tiltraadt Tanken om at nedsætte et Udvalg angaaende dette Spørgsmaal.

Tanken blev dog ikke gennemført, idet det i Folketinget den 16. December f. A. fremsatte Forslag til Lov om Ændringer i og Tilføjelser til Lov om Rettens Pleje af 11. April 1916 havde følgende Tilføjelse:

»I Sø- og Handelssager, jfr. § 9, 8. Stk., som behandles af Landsretterne i 1. Instans, tiltrædes Retten af 2 sø- eller handelskyndige Dommere

De sø- og handelskyndige Dommere beskikkes af Justitsministeriet efter Forhandling med Ministeriet for Industri, Handel og Søfart. Deres Antal og øvrige nødvendige Bestemmelser fastsættes ved kongelig Anordning. Udtagelsen for den enkelte Sag foretages af Præsidenten.»

Med denne Tilføjelse mente man, at der i alt væsentligt var taget Hensyn til Erhvervenes Ønsker.

Forslag til Lov om Aktieselskaber.

Et Særtryk af dette Lovforslag, der fremsattes i Folketinget den 20. November f. A., er af Ministersekretæren tilstillet Foreningen.

Efter den Modtagelse Lovforslaget fik hos de større Erhverv, var der kun ringe Udsigt til, at det vilde blive ført igennem Rigsdagen i Samlingen 1925/26, hvorfor Foreningen ikke mente det formaalstjenligt at rette nogen Henvendelse til det angaaende Spørgsmaal nedsatte Udvalg, der da heller ikke fik afgivet Betænkning.

Mandskabsforhold.

Rømning. — Erhvervsministeriet har i Afskrift tilstillet Repræsentationen en Indberetning fra det kgl. Konsulat i New-Orleans, hvori Konsulatet omtaler de mange Rømninger fra danske Skibe, som finder Sted i Gulven. Grundene hertil angives at være de højere Hyrer, der bydes, samt at Bøden i Danmark for Rømning kun er lille. En Sømand, som Konsulatet havde talt med, opgav saaledes, at han kun havde betalt 60 Kr. for en Rømning, og at dette Beløb jo ikke spillede nogen Rolle.

Repræsentationen vedtog at gøre Sø- og Handelsretten bekendt hermed.

Bemandingsskala og Arbejdstiden til Søs. — I Begyndelsen af Oktober Maaned f. A. tilskrev Erhvervsministeriet Foreningen saaledes:

»Anledning af, at forskellige Organisationer har rettet Henvendelse til Ministeriet om at foranledige, at Spørgsmaalet om Lovforanstaltninger angaaende Begrænsning af Arbejdstiden til Søs samt Indførelsen af en Bemandingsskala maa blive taget under Overvejelse, skal man anmode Rederiforeningen om at vilde lade sig repræsentere ved et orienterende Møde, der afholdes i Erhvervsministeriets Lokaler Fredagen den 9. d. M. Kl. 1 Efterm.»

I Mødet, der ledes af Erhvervsministeren, deltog de højere Embedsmænd i Søfartsministeriet, Repræsentanter for Rederne og de forskellige Mandskabsorganisationer samt den alm. danske Skibsførerforening. For Dansk Sejlskibsrederiforening var mødt Formanden, Næstformanden og Sekretæren.

De fem Mandskabsorganisationer gentog deres Ønske om, at Spørgsmaalene maatte blive taget under Overvejelse og fik Tilslutning af Repræsentanten for Skibsførerforeningen, der fandt det ønskeligt, at Overvejelserne angaaende en Be-

mandingsskala tog Sigte paa baade Kvantitet og Kvalitet. At denne Repræsentant og Repræsentanterne for Maskinmesterforeningen og Styrmandsforeningen udtalte, at man ikke tænkte paa at skade Rederieringen, skal kun lige nævnes. Redernes Repræsentanter udtalte sig bestemt imod Lovgivningsbestemmelser paa det omhandlede Omraade, idet de fandt saadanne baade unødvendige og skadelige for Erhvervet.

Paa Forespørgsel, om man kunde tænke sig en større eller mindre Kommission til at behandle Spørgsmaalene, udtalte Repræsentanten for Maskinmesterforeningen, at han mente, at alle Organisationerne burde være repræsenteret. Man kom ikke nærmere ind herpaa, og denne Udtalelse maa saaledes betragtes som tiltraadt af samtlige Organisationer.

I Skrivelse af 17. November f. A. har Erhvervsministeriet meddelt Foreningen, at den agter at nedsætte en Kommission til Overvejelse af Regler om Skibes Bemanding og de i Forbindelse hermed staaende Spørgsmaal og anmoder Foreningen om at udpege en Repræsentant til at indtræde i denne Kommission.

Bestyrelsen har til Varetagelse af dette Hverv indstillet Skibsreder *Erik B. Kromann*, Marstal, der er indtraadt i Kommissionen som Foreningens Repræsentant.

Renteberegning af Sømænds Hyretilgodehavende. — Ved at tilstille Foreningen Afskrift af en fra Mønstringsbestyreren i København modtagen Skrivelse angaaende en Fremgangsmaade til Beregning af disse Renter, har Erhvervsministeriet forespurgt, om Foreningen maatte finde noget at erindre imod Forslaget.

Foreningen har gjort Spørgsmaalet til Genstand for en indgaaende Undersøgelse og udtalt, bilagt med forskellige Eksempler paa den foreslaaede Fremgangsmaade, at denne ikke var anvendelig, hovedsagelig fordi den gjorde Brud paa den almengyldige Regel, at jo hurtigere Skyldneren (Rederen) afbetaler paa sin Gæld (Sømænds Tilgodehavende), desto mindre bliver Rentebeløbet og omvendt.

Rejsudgifter for kønssyg Sømænds Stedfortræder. — I Anledning af et herom opstaaet Spørgsmaal har Foreningen tilskrevet Erhvervsministeriet saaledes:

»I Skrivelse af 31. Oktober 1925 — Journal Nr. 2051 21/25 — har det høje Ministerium udbedt sig Foreningens Udtalelse angaaende et Skrivelsen vedlagt Spørgsmaal, om hvem der skal betale Rejsudgifterne til Skibet for Stedfortræderen for en i Udlandet paa Grund af selvforskyldt Sygdom afmønstreret Styrmand.

Foreningen skal i denne Anledning tillade sig at fremsætte følgende Bemærkninger:

I Sømændslovens § 35 bestemmes:

»eller at der efter Forhyringen er indtruffet andre Omstændigheder, som gør det til en Velfærdssag for ham at kunne fratæde, kan han kræve Afsked med Hyre til Fratædelsen, naar han uden forøget Udgift for Rederen stiller en anden duelig og ordentlig Mand i sit Sted.«

Foreningen ser nu ikke bedre, end at det var en Velfærdssag for vedkommende Styrmand at komme under stadig og kyndig Lægebehandling og genvinde sit Helbred, saa vist som dette for ham var af langt større Betydning end f. Eks. at faa Skib at føre.

Man maa derfor mene, at Udtrykket »en Velfærdssag« for det her omhandlede Tilfældes Vedkommende og efter de foreliggende Oplysninger bør fortolkes saaledes, at Tilfældet falder ind under Begrebet »en Velfærdssag«, hvorfor den afmønstrerede Styrmand uden Udgift for Rederiet skal stille en anden duelig og ordentlig Mand i sit Sted.

Maaske bør Slutningen af 3. Stk. i § 28 ogsaa her komme i Betragtning til Fordel for Rederen.

Skulde det høje Ministerium ikke kunne fortolke Udtrykket »en Velfærdssag« som foran fremsat, udbeder Foreningen sig Ministeriets Fortolkning.«

Erhvervsministeriet har derefter under 11. Marts d. A. bl. a. tilskrevet Foreningen:

»Forsaavidt Rederiet derhos har rejst Spørgsmaal om, hvem der skal bære den eventuelle Stedfortræders Rejsudgifter, skal man meddele, at der muligvis vil kunne foreligge Tilfælde, hvor disse Udgifter vil kunne paalægges den af selvforskyldt Sygdom lidende Sømænd, men at saadanne Tilfælde i hvert Fald vil være at afgøre af Domstolene i Overensstemmelse med dansk Rets almindelige Erstatningsregler.«

Forslag til Lov

om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab

og

Forslag om Tillæg til Sømændslov af 1. Maj 1923.

Begge disse Lovforslag blev fremsat i Folketinget den 17. December 1925 og overgivet til det samme Udvalg, for hvilket Formanden og Næstformanden har haft Foretræde og afgivet nedenstaaende Udtalelser:

»Foranlediget ved det i Folketinget den 17. December f. A. fremsatte Udkast til Ratifikation af en international Konvention om Forhyring og Forslag til Lov om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab tillader Foreningen sig paa det mest indtrængende at fraraade Ratifikation af nævnte Konvention og Vedtagelse af Lovforslaget, hvis Be-

stemmelser ikke alene ikke er paakrævet men i høj Grad skadelige for Skibsfartserhvervets Interesser og dette ikke mindst for Sejlskibserhvervet i Provinserne.

Sejlskibserhvervet, og da særlig med store og mellemstore Skibe, er overordentlig vanskeligt stillet.

Skibene har gennem flere Aar været oplagte i halve og hele Aar, og de, der har sejlet, har, taget over en Bank, hverken tjent til Afkrivning eller Kapitalens Forrentning, og at Skibene i det hele taget har været holdt i Fart skyldes i de større Sejlskibscentre kun, at selv om Skibene intet tjener, saa bringer Sejladsen Omsætning og Arbejde for flere af dem, der har sat Penge i Skibene, saasom Mæglere, Skibshandlere, Sejlmagere m. fl. For Skibsførerne er det intet mindre end et Livsspørgsmaal at sejle i alt Fald noget af Aaret. Under disse ulykkelige Forhold vil det forstaaes, at enhver Vanskelighed for Sejlskibserhvervet føles dobbelt haardt og fremskynder de større og mellemstore Sejlskibes fuldstændige Undergang, og at der er overhængende Fare herfor beviser Nedgangen af Sejlskibs-Tonnagen, der siden 1917 er gaaet ned fra 135,000 Br. Tons til 64,000.

Under disse beklagelige Forhold og trods det, at Lovforslagets Gennemførelse vil betyde en ellers kærkommen Besparelse, idet Forhyringen foreslaas vederlagsfri, mener Foreningen, at den foreslaaede Omordning vil blive et beklageligt Tilbageskridt i Forhyringsforholdene, idet man ikke har nogen som helst Tro til, at Statsforhyringskontorer vil kunne fremskaffe Mandskab ligesaa hurtigt og sikkert som de nuværende mere private Forhyringskontorer, hvilket vil blive til lige stor Skade for Søfolkene som for Rederne, og med Hensyn til Betyggelse for Søfolkene, da er denne ved Loven af 12. April 1892 fuldt ud forsvarlig, idet Mønstringsbestyreren fører Tilsyn ved Forhyringen. Herom siger da ogsaa de danske Regeringsrepræsentanter ved Konferencen i Genua 1920 (*Busk-Nielsen*, *Sv. Neumann* og *H. de Jonquères*) i den af dem aflagte Beretning: Gennem Mønstringsbestyreren føres der indgaaende Kontrol med Forhyringsagenternes Virksomhed.

Man kan derfor ikke se, hvad der vil kunne vindes ved den foreslaaede Omordning.

Det kan nemlig ikke antages, at Betyggelsen for de hysesøgende ved Forhyring og Mønstring, der, som foran nævnt, er fuldt forsvarlig og da heller ikke giver Grund til Klage, vil kunne vinde noget.

Tilsynet skal jo da ogsaa som hidtil udøves af Mønstringsbestyreren.

Derimod paadrager Staten sig i en for denne vanskelig økonomisk Tid og uden at der findes nogen rimelig Grund dertil en aldeles formaalsløs men ret betydelig aarlig Udgift, som Skibsfartserhvervet er villig til vedvarende at bære, naar kun de gamle prøvede Forhold bevares.

Angaaende det i Bilag 3 fremsatte Overslag skal Foreningen bemærke, at da dette kun omfatter eet Forhyringskontor og ikke medtager Udgifterne til Forhyringsraadene eller Erstatningerne til Forhyringsagenterne, er det ganske utvivlsomt, at Udgifterne ved Omordningen efterhaanden vil blive betydelig mere. Det er jo dog givet, at der, hvad Lovforslagets § 1, 1. Stk., ogsaa forudsætter, maa oprettes Statskontorer i forskellige Havnebyer, eftersom de nuværende Forhyringsagenters Autorisation inddrages eller bortfalder ved Afgang.

Foreningen er af den bestemte Opfattelse, at der bør opretholdes Forhyringskontorer i saa godt som alle de Byer, hvor der nu findes autoriserede Forhyringsagenter.

En Indskrænkning heri vil medføre, at Provinsernes unge Søfolk tvinges til at rejse til København for at søge Hyre der i Stedet for at kunne tilbringe deres Hyreledighed i Hjemmet, og maaske faar den hysesøgende saa i København en Hyre med et Skib, der ligger paa hans Hjemsted eller i Nærheden deraf, og maa rejse tilbage igen.

En saadan Udvikling af Forhyringsforholdene vilde være beklageligt og vel nok mest for de hysesøgende. Det vil give et Spild af Tid og Penge for begge Parter.

Hvorvidt man nu i den Omstændighed, at hele Udviklingen af Spørgsmaalet er lagt i de skiftende Ministres Hænder, vil se en Garanti for Provinsernes berettigede Interesser bliver vel en Skønssag, men givet er det, at med en saadan Myndighed afskærer Lovgivningsmagten sig fra enhver Indflydelse paa Udviklingen.

Bestemmelserne om Forhyringsraad findes i § 5, hvor 1. og 2. Stk. omhandler et Forhyringsraad i København.

2. Stk. udsiger klart, at dette Raad forespørges af Ministeren i alle Spørgsmaal, der angaar Forhyringsvirksomheden.

Foreningen kan ikke finde det rigtigt, at Folk i København skal raadspørges om Forhyringsspørgsmaal, der angaar Provinserne. Det maa her være det lokale Raad, der som det mest kompetente forespørges, og det ligger nær at opkaste det Spørgsmaal, at hvis dette ikke skal være Tilfældet, hvad da Opgaven for de lokale Raad skal være.

Endelig bør det ikke være Raadet i København, der indstiller angaaende Oprettelsen af Forhyringsraad i Provinserne, men der bør herom gives vedkommende Byraad en lignende Ret, som § 6 i Forhyringsloven af 1892 giver angaaende Ansættelse af autoriserede Forhyringsagenter.

Det ligger jo i Sagens Natur, at lokale Folk bedre kan skønne om Ønskeligheden af Oprettelsen af lokale Forhøringsraad end Folk i København.«

»Foranlediget ved det i Folketinget fremsatte Lovforslag om Tillæg til Sømandslov af 1. Maj 1923 skal Dansk Sejlskibsrederi-Forening tillade sig at fremsætte følgende Bemærkninger:

Sømandsloven i sin nuværende Skikkelse paalægger allerede Skibsfarten ganske alvorlige Særudgifter med Hensyn til Sygepleje m. m., men hvis den foreslaede Tillægslov træder i Kraft betyder dette en meget følelig Særudgift i Tilfælde af Forlis, hvorved Rederierne selv i mange Tilfælde lider Tab.

At Skibsforlis kan indtræffe ved Sømanden ved Forhiringen ligesom Industrierbejderer ved, at den Fabrik, ved hvilken han er beskæftiget, kan blive ødelagt ved Ildsvaade, og han selv derved blive arbejdsløs.

Da Fabriksejeren ikke er pligtig til at holde Arbejderen skadesløs for den Arbejdsløshed, som er en Følge af Fabrikens Brand, staar man i Rederikredse ganske uforstaaende over for, at Rederiet ved Skibsforlis skal stilles ugunstigere og paalægges yderligere Særudgifter til social Forsorg.

Forholdene inden for Sejlskibserhvervet er jo i Forvejen saa daarligere, at det ene Skib efter det andet sælges, fordi Driften giver Tab, og det kan i denne Forbindelse oplyses, at Sejlskibstonnagen i Danmark nu kun er halv saa stor som i 1917. Denne Tilbagegang skyldes saa godt som udelukkende de store og mellemstore Sejlskibes Forsvinden, og enhver ny Byrde, der paalægges Erhvervet, vil fremskynde denne Tilbagegang.

Man er klar over, at det foreliggende Forslag er i Overensstemmelse med Udkastet til Genua-Konventionen af 1920 og skal i denne Anledning tillade sig at udtale, at en Ratifikation af nævnte Konvention ikke bør finde Sted, da det vil stille Danmark meget uheldigere i Konkurrencen over for de store søfarende Nationer, som ikke har ratificeret Konventionen.

Foreningen maa derfor paa det mest indtrængende henstille, at dette Lovforslag ikke gennemføres, og at Konventionen ikke ratificeres.«

Udvalget naaede ikke at afgive Betænkning, før Samlingen sluttedes.

Forslag til Lov om Ændring i Lov om Søneringen m. m.

Dette Forslag blev fremsat i Landstinget den 16. December f. A. og gik i Udvalg, men Udvalget naaede ikke at afgive Betænkning.

Forslaget imødekommer for saa vidt Sejlskibsredernes saa længe nærede Ønsker om Motorbetjeningen i Sejlskibe, idet H.K., hvor Motorpasser ikke kræves, er sat op til 100 H.K., og Grænsen for Motorpassernes Ret til 250 H.K. Herudover fastsætter Ministeren Bestemmelserne.

Kravet om, at en Motorpasser skal have været Fybøder, udgaar.

Retten til at sejle som Styrmand paa Nordsøen med Sejlskibe af ikke over 100 Tons foreslaas ændret saaledes, at i Stedet for at have bestaaet Sætteskipperprøven og være 20 Aar fordres Sætteskipperbevis, der først kan erhverves, naar Vedkommende er 23 Aar. Fartsomraadet udvides med Fart paa Færøerne.

Denne Ændring kan der siges noget baade for og imod.

Angaaende Bestemmelserne for Fiskerfartøjer skal man henlede Opmærksomheden paa, at Ministeren kan tillade Fiskerfartøjer af ikke over 250 Tons at gaa i Fragtfart paa Nordsøen, Østersøen, ved Orkneyøerne, Shetlandsøerne, Færøerne eller paa Færøbanke, uset Bestemmelserne i § 2, 2. Stk., og § 3.

Dette vil selvfølgelig kunne stille almindelige Fragtskibe uheldigt i Konkurrencen, hvorfor der vil være Grund til at følge dette Spørgsmaal med Opmærksomhed.

Sømandskonflikten.

Som det vil erindres, blev der paa sidste ordinære Generalforsamling, der afholdtes paa Thurø den 22. Juni 1925, enstemmigt vedtaget ikke at indlede Forhandling med Sømandenes Forbund om højere Hyrer.

Imidlertid havde Forbundet allerede den 11. Juni anmodet om Forhandling for om mulig at komme til en Overenskomst, og der blev derefter den 3. Juli og 7. August afholdt Møder, der dog ikke førte til noget Resultat.

I Skrivelse af 17. Juli (August?) og 24. August har Forbundet tilstillet Foreningen Strejkevarsel om Arbejdsstandsning fra 31. August, hvilke Varsler Foreningen har protesteret imod som ulovlige og ikke i Henhold til Bestemmelserne i Septemberforliget. Ligeledes er der protesteret imod, at Strejken i det hele taget omfatter Skibe, som ikke har Søfolk om Bord, der er Medlemmer af Forbundet, og reserveret Foreningens Medlemmer al Ret til at gøre Krav om Erstatning gældende over for saavel Forbundet som dets Medlemmer.

I Skrivelse af 15. August meddelte Dansk Arbejdsmandsforbund, at det s. D. havde afsendt 1. Sympatistrejkevarsel til Dansk Arbejdsgiverforening, og at 2. Sympatistrejkevarsel vilde

blive afsendt af De samvirkende Fagforbund i Danmark den 24. s. M.

Til den bebudede Tid traadte Strejkerne, som bekendt, i Kraft og for Arbejdsmandsforbundet saalædes, at dettes Medlemmer nægtede at udføre alt Arbejde for Arbejdsgiverforeningens Medlemmer — i visse Tilfælde ogsaa over for Ikke-Medlemmer — hvor Arbejdet stod i Forbindelse med Skibe indmeldte i Foreningen.

Nu skulde man tro, at en Konflikt mellem Foreningen og Sømandenes Forbund, ogsaa fordi Foreningen ikke er Medlem af Arbejdsgiverforeningen og ikke har og aldrig har haft noget udestaaende med Arbejdsmandsforbundet, ikke vedkom dette, men saaledes har Forbundet allsaa ikke ment.

Foreningen kan imidlertid ikke se bedre, end at Arbejdsmandsforbundets Fremgangsmaade er et Overgreb paa sagesløse Personer, og det skal kun lige nævnes, at Erhvervsministeriet af Foreningen er underrettet om, at Arbejdsmandsforbundet havde vedtaget at erklære Sympatistrejke. Skønt denne ogsaa er gaaet ud over Medlemmer af Arbejdsgiverforeningen, har denne intet som helst foretaget sig for at værne sine Interesser.

Paa et Bestyrelsesmøde den 3. September vedtoges, »at Foreningen under de nuværende vanskelige Forhold, Sejlskibsfarten arbejder under, fremdeles ikke kan imødekomme Sømandenes Forbunds Krav, saa meget mere, som den stigende Kronekurs stiller Sejlskibsfarten endnu uheldigere, end da Kravet blev fremsat. Endvidere vedtoges, at Bestyrelsen ikke kan stille Medlemmerne frit med Hensyn til Særoverenskomster.«

Denne Beslutning er enstemmigt tiltraadt af fuldtallige Redermøder, afholdte hver for sig i Svendborg og Marstal den 5. September.

I Henhold til Anmodning fra Kredsstyrelsen for Fyn og Langelands Kreds afholdtes en ekstraordinær Generalforsamling i Svendborg den 20. Marts d. A., hvor følgende Resolution vedtoges:

»Generalforsamlingen maa fastholde, at den ikke kan bemyndige Bestyrelsen til at indgaa paa Overenskomst med Sømandenes Forbund om højere Hyrer, idet det under de nuværende for Sejlskibsfarten uhyre vanskelige Forhold, hvor de allerfleste Sejlskibe sejler med Underskud, er umuligt at betale højere Hyrer.

I øvrigt bemyndiger Generalforsamlingen Bestyrelsen til at forhandle med Sømandenes Forbund, naar Bestyrelsen finder en saadan Forhandling opportunt.«

Den 26. Marts fandt der en Forhandling Sted med Sømandenes Forbund. Denne førte dog ikke til noget, da Forbundet fastholdt den mellem dette og Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe afsluttede Overenskomst.

Internationale Mandskabsforhold.

Med Anmodning om en Udtalelse har Erhvervsministeriet tilstillet Foreningen tvende Spørgeskemaer, henholdsvis angaaende Spørgsmaalene om en international Kodifikation af Reglerne om Forhøringskontrakter og om almindelige Principper for Tilsyn med Arbejdsforholdene om Bord i Skibe, herunder Skibes Sikkerhed m. v.

Kodifikation af Reglerne om Forhøringskontrakter. — Hertil har Foreningen udtalt:

»Inden man gaar over til i Enkelthederne at besvare Spørgsmaalene, ønsker man angaaende dette Spørgeskema at udtale, at Foreningen er fuldt ud enig med Rederrepræsentanterne (Lund og Maegaard), naar de i Betænkningen, der som Bilag 2 var vedlagt det i Folketinget den 15. April 1921 fremsatte Forslag til Lov angaaende »Ratifikation af en international Konvention om Forhiring«, udtaler Gruppen maa saaledes fraraade Ratifikationen.

Ligeledes er man enig med de nævnte Rederrepræsentanter i de Bemærkninger, de fremsætter angaaende, at den nuværende Forhøringsmaade er formaalstjenlig og har arbejdet tilfredsstillende. De efterfølgende Besvarelser fremsættes derfor kun for det Tilfælde, at Ratifikationen alligevel finder Sted, og saa godt som den ret begrænsede Tid har tilladt.«

Almindelige Principper for Tilsyn med Arbejdsforholdene om Bord i Skibe, herunder Skibes Sikkerhed m. v. — Foreningen har hertil udtalt:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forening er sig fuldt bevidst, at den intet overdriver, naar den betragter det som en Ulykke for dansk Sejlskibsfart, 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.

Foreningen tillader sig derfor i Ærbødighed men paa det mest indtrængende at anmode det høje Erhvervsministerium om at varetage Foreningens Interesser i denne for Sejlskibsfarten saa alvorlige Sag og give os mest mulig Støtte ved over for Socialministeriet at fraraade, at der vedtages nogen ny Henstilling og i hvert Fald ikke saaledes, at den omfatter den foran nævnte Klasse Sejlskibe.

Det synes da heller ikke, at Genua-Konferencens Forkastelse i 1920 af et lignende Forslag opmuntrer til at fremkomme med flere i denne Retning, og det maa her

særlig erindres, at blandt dem, der stemte imod Forslaget, var de danske Regeringsrepræsentanter og Rederrepræsentanten, endvidere de norske Regeringsdelegerede og de norske og svenske Rederdelegerede, samt at de finske Repræsentanter ikke deltog i Afstemningen.

Naar de danske Regeringsrepræsentanter, der handlede under Ansvar over for Samfundet og var sig dette Ansvar bevidst, indtog et saadant Standpunkt, saa tør man vel nok gaa ud fra, ikke mindst fordi Skibsfartens Stilling siden da stadig har forværret sig, at dette Standpunkt ikke inden for den ansvarlige Regering kan være undergaaet Forandring.

Endvidere skal man erindre om, at kort før Konferencens Afholdelse vedtog »The Baltic and White Sea Conference« en Resolution imod, at Washington-Konventionen om Indførelsen af 8 Timers Arbejdsdagen, der blev vedtaget, uden at Skibsrederne havde været repræsenteret paa Konferencen, skulde være bindende for Rederne, og at Arbejdsdagens Standpunkt paa Genua-Konferencen var det, at 8 Timers Dagen kun kan indføres for saadanne Arbejdere, hvis Arbejdskaar er overensstemmende med almindelige industrigelte Arbejdsbetingelser.

Endelig bedes erindret, at i Betænkningen til det i Folketinget i Rigsdagssamlingen 1920/21 den 15. April 1921 anmeldte Forslag udtaler det sagkyndige Udvalg Tvivl om, at den i Genua 1920 vedtagne Henstilling overhovedet vil være at forelægge Rigsdagen, og et Flertal inden for Udvalget udtaler yderligere, at denne Gruppe inden for Udvalget mener saaledes ikke alene ikke at kunne anbefale, at Henstillingen følges, men direkte at burde fraråde dette.

Med Hensivning til den foran nævnte Betænkning skal Foreningen udtale, at den i Hovedsagen kan tiltræde de af Flertallet mod Indførelsen af 8 Timers Arbejdsdagen fremsatte Betæneligheder som gældende for dansk Skibsfart i Almindelighed og for de store og mellemstore Sejlskibe i Særdeleshed. Man skal hertil kun føje, at Indførelsen af 8 Timers Dagen til Søs nødvendigvis maa medføre treskiftet Vagt paa de førnævnte Skibe, hvorved Besætningen, saavel af Officerer som Mandskab, skal forøges med Halvdelen af den nuværende. Denne Kendsgerning turde give et tilstrækkeligt Bevis for, at hvis den omhandlede Reform indføres, vil i alt Fald være store og mellemstore Sejlskibe ikke mere komme til at pløje Havet.

Da de to Sager tilsammen indeholdt henimod 200 Spørgsmaal, vil det føre for vidt at komme nærmere ind paa disse og de givne Besvarelser.

Transport til Søs af farligt Gods.

Foranlediget ved et i Aaret 1924 modtaget nyt Udkast til skandinaviske Fællesregler for Transport til Søs af farligt Gods har Foreningen s. A., ligesom i Aaret 1916, afgivet en meget udførlig Erklæring, som det dog vil føre for vidt at gengive her.

Endvidere har et af Repræsentationen nedsat Udvalg i indeværende Beretningsaar afgivet følgende Erklæring:

»I Henhold til den i Fællesrepræsentationens Møde den 30. f. M. tagne Bestemmelse tillader Udvalget sig efter et Gennemsyn af de hermed tilbagefølgende Bilag at udtale følgende:

Det fremgaar af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Skrivelse af 22. Maj 1924 og Generalkonsul A. N. Petersens af 27. f. M., at de to Rederforeninger fraraader Indførelsen af skandinaviske Regler paa dette Omraade og mener, at hvis Bestemmelser for Transport til Søs af farligt Gods tiltrænges, bør saadanne være internationalt anerkendte og gældende overalt.

Udvalget kan slutte sig hertil, idet skandinaviske Regler kun kan følges i de tre skandinaviske Lande, da skandinaviske Skibe uden for Skandinavien vil blive tvunget til at følge det Lands Regler, hvor de befinder sig, selv om disse er de strengeste.

Skulde vedkommende Land ikke have de her omhandlede Bestemmelser, skal skandinaviske Skibe dog her følge de skandinaviske Regler, og det vil derfor overalt blive de strengeste Bestemmelser de skandinaviske Landes Skibe vil blive underkastet.

Dansk Skibsfart vil saaledes til Skade for selve Erhvervet som for Landets Økonomi blive stillet over for en ulige Konkurrence med ikke-skandinaviske Skibe.

Hvad nu selve Udkastets Bestemmelser angaar, da fremgaar det af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings førnævnte Skrivelse, at disse er i høj Grad utilfredsstillende, særlig for mindre Skibe, og nødvendiggør gennemgribende Ændringer, hvis de skal føres ud i Livet.

Udvalget har derimod intet at indvende imod den i Generalkonsul A. N. Petersens Skrivelse fremsatte Tanke om Udarbejdelse af en letfattelig Vejledning over de forskellige Arter af farligt Gods, deres Behandling ved Indladning, Transport og Losning, hvis Regeringen maatte mene, at de her i Landet gældende Bestemmelser ikke er fyldestgørende i denne Retning.

Udvalget mener dog, at en saadan Vejledning, før den bringes ud i Livet, bør forelægges Fællesrepræsentationen til Udtalelse.

Erklæringen er tiltraadt af Repræsentationen.

Det fremgaar af den paa andet Sted i Beretningen omtalte nordiske Konferencen, at denne har haft Spørgsmaalet under Overvejelse. Konferencen udtaler herom, at den har konstateret, at disse skandinaviske Fællesregler endnu ikke er sat i Kraft, og at dette hovedsagelig skyldes Betæneligheder af den Art, som er fremsat i den foran gengivne Erklæring.

Konferencen henstiller derfor, at det nordiske Udkast til Fællesregler ikke foreløbig sættes i Kraft, men at Samarbejdet mellem de kontraherende Stater fortsættes som forudsat i Konventionens Artikel V. med det Formaal at forberede de kontraherende Staters Stilling til den øvrige internationale Lovgivning paa dette Omraade.

Telegramcoder.

Generaldirektoratet for Telegrafvæsenet har meddelt Foreningen, at der paa den i Paris sidste Efteraar afholdte internationale Telegrafkonference var Enighed om, at visse nærmere angivne Ulemper ved de nu brugte Telegramcoder burde afhjælpes, og anmodet om en Udtalelse i Sagen.

Saaledes foranlediget har Foreningen udtalt, at man vilde finde det bedst stemmende med Nutidens Krav at ophæve Fordringen om Udtaleligheden.

Derimod mener man ikke, at Codeordenes Længde bør begrænses til 5 Bogstaver, idet Brugen af de nu benyttede Coder med 10 Bogstaver derved umuliggøres.

Traktatkommissionen.

Foranlediget ved en Forespørgsel fra denne Kommission angaaende hvilken Interesse Besejlingen af Mexiko har for Foreningen, har man udtalt, at Foreningens Skibe ikke i de senere Aar har besejlet dette Land, eller da kun yderst sjældent, hvorfor dens Interesse her kun er meget ringe nu imod tidligere.

Det er jo imidlertid ikke helt udelukket, at denne Sejlads igen kan tage sig op, hvilket man tillader sig at mene bør have i Erindring ved en eventuel ny Traktat.

Konsulatforhold.

Fællesrepræsentationen har modtaget Meddelelse eller udtalt sig om følgende konsulære Poster:

Konsulaterne i *Ciudad Bolivar, Manila, Barbadoes, Malmø, Lagos (Nigeria), Christchurch, Port Gentil, Hull, Lyon, Funchal, San Juan (Puerto Rico), Kinshasa (Kongo), Panama, Colon og Cairo.*

Vicekonsulaterne i *Narva-Hungerburg, Regina, Santiago, Namsos, Havanna, Bayonne, Kiel, Los Angeles, Nieuport, Newport News, Oneglia, Beira, Southampton, Runcorn, Halmstad, Mombassa og St. John (New Brunswick).*

Oprettelse af en konsular Repræsentation i *Costa Rica.*

Spørgsmaalet om Opretholdelse af en Repræsentation i *Konstantinopel* under Ledelse af en udsendt Tjenestemand.

Spørgsmaalet om Deling af det under Konsulatet i *New-Orleans* henlagte Konsulatsdistrikt.

— — —

Erhvervsministeriet har til Gennemsyn tilstillet Foreningen en Oversigt over *Mønstringskontorets Virksomhed i Aaret 1924.* Fra Kontorchef *Emil Krogh* har Foreningen modtaget 2. Del af den ved Erhvervsministeriets Foranstaltning udarbejdede *Lærebog i Sømandsskab* til Brug ved Navigations-skolerne.

Fra forskellige Ministerier, særlig fra Erhvervsministeriet, har Foreningen modtaget forskellige Oplysninger og Meddelelser, deriblandt en Del vedrørende Ændringer i Havne- og Brotaksterne for indeværende Periode. Disse Oplysninger er tilstillet *Dansk Søfarts Tidende.*

Svendborg i Juni 1926.

(Sluttet den 30. April 1926.)

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
C. P. Lund, S. Andreassen, F. H. Eriksen, Z. T. Jacobsen,
 Hellerup, Svendborg, Marstal, Troense.
 Formand.
Erik B. Kromann, Alfred Nielsen, J. E. Damkier Petersen,
 Marstal, Rudkøbing, Kolding.
 Næstformand.

PORTUGISISK VISERING AF SKIBSPAPIRE

Et Skib, som lastede i Dunston for St. Vincent, blev belastet med ikke mindre end £22.17 i Afgifter til den portugisiske Konsul for Visering af Skibets Papirer. Ifølge Certepartiet skulde Skibet betale for »all consulates appertaining to vessel«, mens Befragterne skulde betale »all dues and duties on cargo«. Regningen er specificeret som følger:

	£
1,435 tons gross register at Doll. 0.036 at exchange	
Doll. 4.50	11. 9.7
Bill of Health	8. 0.0
Overtime	1.12.0
Correcting quantity	1. 0.0
	<hr/>
	22. 1.7

Nordisk Skibsrederforenings juridiske Konsulent udtaler med Henblik paa disse urimelige Takster:

Posten for Overtid er Konsulens egen Afgift for, at han har udført Arbejdet efter den vanlige Kontortid. Posten for »correcting quantity« staar i Forbindelse med, at der maatte sendes et Telegram til Autoriteterne paa St. Vincent om det nøjagtige Kvantum af Lasten. Konsulenten skriver videre, at skønt Regningen er overmaade høj, kan der vanskelig blive Tale om at debitere Afskiberne af Lasten med nogen af Posterne.

Chamber of Shipping har rettet Henvendelse til de portugisiske Autoriteter for at faa denne Tarif forandret, men hidtil uden Resultat.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 22. Juni 1926.

Næsten alle de vigtigste oversøiske Markeder er gaaet frem i den sidste Uge. Der er dog ingen straalende Resultater at opvise, men saalænge det gaar fremefter, og Tonnagen finder rigelig Anvendelse, kan det gaa an. Der sluttet daglig mange Baade i Kulparten fra U.S.A. til Europa, og fra 3,00 Doll. er Raten nu oppe i 3.35 Doll. for 7,000/9,000 Tonnere, og 3.40 à 3.50 Doll. for mindre Baade, og Efterspørgselen ser ud til at kunne vedvare en god Tid fremover. Til Alexandria f. Eks. søges en 7,000/7,500 Tonner for 5 Rejser at begynde September/December. England og Bunkerstationerne køber naturligvis kun for prompt Afskibning, men andre gør ikke Regning paa ordnede Forhold i U.K. foreløbig, og disponerer derfor paa langt Sigt. Fragten til Alexandria er jo heller ikke afskrækkende; den ligger vel omkring 15/- à 16/- mod 12/6d. à 13/- før Kulstrejken.

Kornraterne fra *Montreal, Gulfen og La Plata* følger saa smaat med, ligesom enkelte af Østens Markeder har betalt en Del højere. I de europæiske Markeder er der en lille Opgang her og der, men Glansen gaar rigtignok af de fleste Rejser, naar der ikke kan gøres Regning paa Returlast, og Bunkerpriserne er saa høje og omskiftelige. Foruden de høje Bunkerpriser maa ogsaa tages i Betragtning de mere eller mindre gode Kvaliteter, der leveres.

TRÆLASTMARKEDET

Hvad der nu kan opnaas fra *Østersøen* for DBB til U.K. og Kontinentet, er lige til at dække de løbende Udgifter, forudsat at alt gaar efter Beregning, og Bunkerpriserne ikke stiger for voldsomt. Der rapporteres imidlertid jævnlige rent afskrækkende daarlige Indtagender af Props og Pulpwood i Sydfinland, og i enkelte Tilfælde ogsaa af skaaret Trælast. En Del efter Forholdene ret gode Afslutninger er foretaget i de sidste Dage, bl. a.:

775 Std. DBB Yxpila-London, 45/-, new Scanfin, 700 Std. DBB Uleåborg og Kotka-Hull, 46/6d., new Scanfin.

Pulpwoodlasterne fra Finland til Nordfrankrig er steget en Del, hvilket for en Del skyldes de urolige Arbejdsforhold i Nordfrankrig, og det er kun rimeligt, at Rederne i en forbedret Rate søger en beskedne Erstatning for eventuelt Tab som Følge af den Risiko,

der faktisk er til Stede ved at slutte Baade til Frankrig. En fransk 1,500 Favne Damper skal rigtignok have taget 32/- fra 3 Pladser i Kotka/Björkö Range til Dunquerque, men dette er en Undtagelse, og gentages sikkert ikke. De engelske Propsimportører er mærkverdige optimistiske og venter at kunne faa billigere Baade, naar Kulstrejken en Gang er endt. Saasnt er Reder har »Frækhed« nok til at forlange en shilling eller to mere end der antydes fra Befragternes Side, truer disse med at ville trække Ordrene tilbage. Enkelt Redere lader sig desværre skræmme, men forhaabentlig er Tiden nu inde til hellere at lade Ordren gaa fra sig, end at slaa af paa Fordringerne. Saavel sidste Aar som iaar til Dato har Raterne været alt for lave, og der er saasandt ingen Grund til at gøre Befragterne Indrømmelser.

HVIDEVAVET

Befragterne synes interesseret i at slutte saa hurtigt som muligt, hvorimod Rederne er mere tilbageholdne. Til *Honfleur* er en 625 Stds. Damper sluttet for 2 Rejser à 56/6d.

Canada er fastere, men med kun faa Afslutninger.

KUL, KOKS ETC.

Fra *London* er der enkelte Koksladninger til Danmark til Rater omkring 7/3d. à 7/6d. Kul er der selvsagt intet af, og som et sørgeligt Tidens Tegn siges, at over 100 Baade har forladt Wales i Ballast. De fleste søger til Rotterdam, enten for at bunkre eller laste, eller af begge Aarsager. Rotterdam profiterer paa alle mulige Maader af Tingenes Tilstand, og selv paa denne Plads er Ophobning af Tonnage og daarlige Ekspeditioner ikke mere et ukendt Begreb, men det er alligevel næsten utroligt, hvad der kan præsteres af hurtige Ekspeditioner, naar det gælder.

Af Befragtninger fra Rotterdam bemærkes: Rouen 3/3d., Havre 3/6d., Dieppe 4/-, Caen 3/9d., Saint Nazaire 4/9d., Nantes 4/4d. Til danske, svenske og norske Havne udbydes rigelige Ordre til uforandrede Rater, og en Stigning i disse maa snart kunne forventes. Hamburg/Liverpool er sluttet til 7/6d., Antwerpen/Manchester 6/- F.I.O. Saa godt som alle engelske Havne er i Markedet for Kul-Tonnage fra Fastlandet.

Danzig-København antyder 6/6d., 6/9d. for 2,500 Tons med Lastning garanteret. Stem kan arrangeres

(Fortsættes Side 426).

HANS SVENNINGSEN

AMALIEGADE 29A · KØBENHAVN

BEFRAGNING

KLARERING

HAVARIAGENTUR

Telegrams-Adresse: STEAMBROKER

Telefoner: Central 3675 · Central 3695 · Statstelefon 30

FORØGES ENGLANDS VELSTAND

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Læser man den engelske Presse, faar man Dag for Dag bestyrket Indtrykket af, at England nu er saa daarligt stillet som ingensinde før, og sammenlignet med andre Lande er det, efter engelsk Mening da, i en svær Dilemma. Det er imidlertid ikke saa. Ser man paa Forholdene, saadan som de former sig for en Dansk, bliver man straks slaaet af, at Købekraften paa det indenlandske Marked er fuldt ud tilfredsstillende og Bankerne gør gode Forretninger, ligesom Londons Varemagasiner og Restauranter til Statistiken opgiver Tal, der er meget glædelige. Men noget anderledes er Billedet naar man ser paa Eksportindustriene. Her ser det ofte lidt sort ud, og man faar næsten Beviset for, at det ikke spiller nogen Rolle, at Storbritannien er mere velhavende end de andre europæiske Lande. Dette Faktum er helt trængt i Baggrunden nu, og det man vil vide er, hvordan England i Fremtiden vil blive i Stand til af de løbende Indkomster at afsætte store Summer til Kapitalplacering i Udlandet, en økonomisk Politik, som skal kunne befæste dets finansielle Position.

Storbritanniens udenlandske Tilgodehavender i ren Kapital er vedblivende større end noget andet Lands. De opgøres til henmod 4,000 Mill. Pund Sterling og er nu paa det nærmeste dobbelt saa store som de Forenede Staters. De engelske Tilgodehavender i Udlandet er Frugten af et Aarhundredes lykkelig Finanspolitik, der gav Overskud i Folkehusholdningen. Derimod er de Forenede Staters Forvandling fra Laantager til Laangiver foregaaet i Løbet af et Aarti. Det gør i sig selv en Forskel, især naar de amerikanske Fordringer paa Udlandet vokser med et tusind Millioner Dollars om Aaret.

Det saa i Fjor ud til, at de britiske Kapitalplaceringer i Udlandet vilde falde til ned under Nulpunktet, og man troede i England man var kommet dertil, at Landet skulde til at begynde med at leve af de opsparede Kapitaler, der var placerede i Udlandet. Det gik dog ikke saa galt, men de nye statistiske Opgivelser fra England viser os, at der er indtraadt en meget væsentlig Mindskning i de engelske Placeringer i Udlandet.

Storbritannien har den ugunstigste Handelsbalance som tænkes kan. Dets Import er flere Milliarder større end dets Eksport, og der er ikke mindste Anledning til at tro, at det vil blive bedre. Men det spiller ikke den Rolle, man fra først af skulde tro, og disse nøgne Eks- og Importtal siger ikke saa meget, især naar man sammenligner dem med Tallene fra Lande, der er slettere stillet end England. De har i Grunden altid en saakaldt god Handelsbalance, men ved nøjere Efter-syn viser det sig altid, at Værdien af den er ringe. Før Krigen havde f. Eks. Rusland en meget større Eksport end Import. Det beroede imidlertid paa, at det nudviklede Land maatte betale Renter af sin Gæld til Udlandet i Form af Varer. England har i Generationer haft større Import end Eksport, fordi dette rige Land har haft Evner til at oppebære store Beløb i Renter, og Forskellen er derved blevet udjævnet.

Man gør klogt i ved Omtalen af de nøgne Im- og Eksporttal kun at tale om en *aktiv* eller *passiv* Handelsbalance. Vil man betegne den som gunstig eller ugunstig, kræves der Kendskab til Arten af de Betalinger, der kommer, og dette Kendskab er ofte meget

svært at erhverve; — den anden Betegnelse er meget klarere.

Fra 1923-1925 udgjorde Storbritanniens Overskud i Import og Regeringsudbetalinger i Udlandet respektive 220,352 og 401 Millioner Pund; Importoverskudet forøgedes saaledes i en ganske væsentlig Grad, og den usynlige Eksport, som er nødvendig for at dække Importoverskudet, er øget i langt mindre Grad. Den usynlige Eksport bestaar i Udbetalinger fra udenlandske Fartøjer i engelske Havne, Indtægt af Kapitalplacering i Udlandet og Procenter for forskellige Kommissioner. Den har i disse Aar udgjort 373, 415 og 429 Millioner Pund. Som Følge heraf er den Indtægt, som staaer til Disposition for Kapitalplacering i Udlandet formindsket successivt, og den udgjorde i de ovennævnte Aar 153, 63 og 28 Millioner Pund.

*

Disse Tal giver jo i høj Grad Stof til Eftertanke, og just nu meddeler de engelske Storbanker, at der faktisk i 1925 er placeret mere end 80 Mill. Pund i Udlandet og ikke som af Handelsministeriet opgivet: 28. Denne Divergens viser, at de Opgivelser man faar, ikke kan gøre Krav paa at blive antaget for at være helt nøjagtige, og forøvrigt kan hvert Aar jo ikke betragtes som en afsluttet Periode.

Hovedbankerne opgiver som sagt, at 80 Millioner Pund er placeret i Udlandet, og sammenligner man dette Tal med den største Post fra den usynlige Eksport, nemlig Indtægt fra den udenlandske Kapitalplacering, faar man det Resultat, at den andrager 250 Mill. Pund. Det fremgaaer heraf, at det britiske Folk i Aarets Løb har konsumeret to Trediedele af dets Renter fra Udlandet, medens det kun har kunnet investere en Trediedel.

*

Drager man en Sammenligning med Forholdene før Verdenskrigen og især fæstner sig ved Aaret før det store Ragnarok brød ud, finder man, at Storbritannien da aarlig var i Stand til at placere 200 Mill. Pund i Udlandet, hvad der paa det nærmeste svarer til det Beløb, som Landet fik i Renter fra Udlandet. Omregnet efter den nuværende Pengeværdi vil de to hundrede Millioner være mindst tre hundrede Millioner Pund værd. — Storbritannien kan saaledes ikke nu placere i Udlandet mere end en Trediedel af det Beløb, det anbragte før Krigen. Firs Millioner Pund udgør dog to Procent af den i Udlandet placerede Kapital paa 4,000 Millioner Pund. Da den aarlige Forøgelse af Befolkningen er mindre end en Procent, kan man ikke komme til andet Resultat, end at den engelske Velstand stadig er i Vækst, omend Tempoet nu er langsommere end før Krigen. Den synkende Tendens i de udenlandske Kapitalplaceringer kan fylde med Bekymring, men kan være af forbigaende Natur.

Men Faktum er, at den britiske Nation til Trods for, at dens Velstand vokser, bruger langt større Midler nu end før. Det kommer af, at de af Lovgivningen paabudte sociale Foranstaltninger kræver saa store Midler. Derved hæmmes Kapitaldannelsen, og de nye Love, som nu er vedtaget, giver Udviklingen i denne Retning Vind i Sejlene. For de rene Kapitaler i England ser det alt andet end godt ud, og naar det tilstrækkelige Materiale foreligger, skal vi vise, hvor store Indhug, der gøres i dem.

Johannes Lehmann.

TAKST-NEDSÆTTELSE I KIELER-KANALEN

Det paatænkes at hidføre en Nedsættelse af Udgifterne ved Sejladsen gennem Kielerkanalen ved, at Lodspengene for Strækningen mellem Brunshüttelkoog og Nordsøen nedsættes med 40 pCt., hvilket vil medføre en følelig Nedsættelse af de samlede Udgifter ved

Sejladsen gennem Kanalen.

Mægler- og Rederfirmaet *Sartori & Berger* i Kiel, hvem vi skylder ovennævnte Meddelelse, holder sine Kontorer aabne Dag og Nat for Ekspedition af Skibe, Bunker- og Olie-Forsyning etc.

HAVENES FORURENING

Den internationale Konference i Washington vedrørende Havenes Forurening med Olie, hvis Forhandlinger paabegyndtes den 9. Juni, har nu tilendebragt sine Overvejelser.

Der blev vedtaget en Resolution, i hvilken det anbefales at drage en Grænse i en Afstand af fra 50 til 150 eng. Mil fra de ud til Havet stødende Nationers Kyster, og indenfor dette Omraade skulde Udledning

af Olie eller af Blandinger, der medførte Ulemper, være forbudt.

De enkelte Regeringer skulde forbyde Skibe, der førte deres Lands Flag, at foretage saadanne Olieudtømminger i Nærheden af fremmede Landes Kyster.

De Delegerede var enige om, at skønt Havenes Forurening med Olie var aftaget, var der dog stadig en Fare tilstede, der nødvendiggjorde, at Nationerne i Fællesskab foretog sig noget.

(Fortsat fra Side 424).

for mange smaa Ladninger til danske Provinshavne samt Sverige. De svenske Statsbaner har købt store Partier for Afskibning over Resten af Aaret, ligesom Norge og Danmark dækker ind, naar England ikke kan levere.

Bunkerpriserne i Danzig er endnu rimelige, ca. 18/-, medens der i Rotterdam og Emden forlanges 22/9d., 23/6d. for unscreened og indtil 26/- for screened.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaende Kulrater fra Rotterdam etc. holdes paa et meget lavt Niveau. Der er mange Ladninger, men til Gengæld ogsaa mere end tilstrækkelig Tonnage at faa. I de hjemgaende Markeder er Tonen lidt bedre, saavel for Jordnødder fra Vestafrika som Frugt fra Spanien. Til Bremen er betalt 29/- for 1,000 Tons Jordnødder, Juni Konnossement, og 25/- pr. 1,000 Kubikfod fra 2/3 spanske Havne til U.K.-Havre/Amsterdam Range. *Donau* har i lange Tider ikke taget Tonnage, og Ekspeditionerne dernede skal være forfærdelige og Udgifterne store. Til tre danske Havne antydes 18/6d., 19/- pr. 15/VII. *Sortehavet* bedres ikke og er ret uvirkomt.

NORD AMERIKA-GULFEN. CANADA ETC.

Saa snart Fragten kom over 3.00 Doll. til U.K., gik den hurtigt op i 3.25-3.35 Doll. for de store Baade, og 3.50 for 3,500 Tonnere. Position og Størrelse er af afgørende Betydning, og de prompte Baade selvsagt mest værd. Der er forbausende Rigelighed af prompt Tonnage. De fleste kommer over til U.S.A. i Ballast, og

returnerer antagelig i Ballast efter Udlosningen paa denne Side, efter at have kompletet Bunkerbeholdningerne i Holland. Nogen glimrende Forretning kan det saaledes langt fra blive. Markedet til Sydamerika er fulgt med, og er nu oppe i 20/- lower ports, 17/- Rio. *Montreal*/Antwerpen-Rotterdam er steget til 15½ cents, Hamburg 16 cents, *Gulfen*/Rotterdam 16 cents, *Gulfen*/U.K. 3/10½d. *Cuba* er fastere, indtil 20/- for 3,300 Tonnere. *Nord Pacific*/U.K.-Continentet 10/9d.-10/10d., 30/-.

SYDAMERIKA

Rotterdam-Buenos Aires noterer nu 13/-, 13/3d. per prompt mod i sidste Uge 14/-, hvilken sidste Rate muligvis kan opnaas for Lastning ca. 20/7. Til Gengæld er det hjemgaende Marked bedre med rigeligere Efterspørgsel, og saaledes ved at komme ind paa den rigtige Vej.

San Lorenzo-Dunkerque direkte har betalt 19/-, Genoa 21/-, U.K.-Continent (Bordeaux-Hamburg Range) 20/- med 6d. Reduktion, dersom Antwerpen eller Rotterdam, alt pr. prompt. For August og September er der desværre allerede sluttet til 2/- lavere. *Rosario*/New York, Hørfør, betaler 4.10 Doll.

Chile-Alexandria maatte op i 30/6d. for en prompt Baad, hvilket er en nævneværdig Forbedring.

ØSTEN

Vladiwostock-Dalny/U.K.-Cont. har betalt 25/- for fuld Ladning, 1/3d. mere for Baltic og 1/3d. mere for partcargo. *Bombay* 20/6d. pr. Ton d.w. For Copra fra *Celebes* til *Hamburg* og *Aarhus* kan antagelig faas 42/6d.-45/- pr. 20 cwt.

Majs fra *Syd Afrika* er igen i Markedet til ca. 22/-, August Afskibning.

TIME CHARTER

Timecharter er — om muligt — endnu svagere og med ringere Efterspørgsel i vestindisk Fart.

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Eras 262.
Varemæglere: 139. A. Thejll (privat) 1030. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Codes: Wathlo's & Appendix, Scott's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegens Blitz 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 Sejlskibe og Dampere etc. • Expedition • Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det australske Kompagni, København.
Walford (London) Ltd. Fjerde Reforsikringselskab, Kbhvn. Dampskibsselsk. »Eras«, Morsøeholm.

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

JENS JØRGENSEN & C^o

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.

AFBRYDELSE AF DE TYSKE-RUSSISKE KREDITFORHANDLINGER

Bladene i Moskva gengav for nogle Dage siden følgende Ordre fra Formanden for Folkekommisserernes Raad til Kommissariatet for Indenrigs- og Udenrigshandel:

»I Anledning af de Vanskeligheder, der har vist sig at være ved fra tyske Firmaer at faa de af Regeringen garanterede lange Krediter, og i Betragtning af, at de tyske Firmaer tilbyder ugunstige Betingelser, henstiller jeg:

Man skal skride til en øjeblikkelig Fordeling mellem andre Lande af en Del af de Bestillinger, som tidligere var paatænkt anbragt i Tyskland mod Dækning i de lange Krediter.

Placeringen af Bestillingerne i andre Lande skal finde Sted, saaledes at de samlede Betingelser, naar Hensyn tages baade til Krediten, Prisen, Kvaliteten og Leveringstiden, ikke i noget Tilfælde er ringere end de Betingelser, som blev tilbudt af Tyskland.«

Ifølge Kommentarerne i den russiske Presse ligger Skylden herfor hos de tyske Banker, som troede, at Sovjetunionen i Øjeblikket befandt sig i en saadan finansiel Nødtilstand, at man kunde forlange Aagerenter. Denne Forklaring gav ogsaa Hr. Litvinof for nylig i en Tale i Parlamentet. I Virkeligheden turde Forhandlingerne næppe være strandet paa Rentespørgsmaalet. Saavidt vides, forlangte de tyske Banker 2 pCt. over Diskontoen, og da den tyske Diskonto i den senere Tid har været nedadgaaende, skulde man synes, det maatte have været muligt at komme til Enighed. Efter de foreliggende Oplysninger har det hele Tiden kun været et Spørgsmaal om een Procent mere eller mindre.

Der er da vistnok snarere Grund til at antage, at de tyske Banker efterhaanden, som de saa, hvorledes Situationen udviklede sig her, blev betænkelige ved at anbringe saa betydelige Kapitaler som 300 Mill. Mark

i Sovjetunionen. Formodentlig har Pres fra engelsk og amerikansk Side ogsaa spillet en Rolle.

Med Hensyn til Betydningen af den nu udstedte Ordre skal bemærkes, at det turde være rigtigt at regne med den Mulighed, at den er udstedt for at bluffe Tyskerne. I Virkeligheden er man her saa vant til at benytte tyske Varer, især Maskiner af enhver Art, at man vilde have meget vanskeligt ved at undvære dem. Ej heller er man her til Sinds at give Afkald paa det økonomiske Samarbejde med Tyskland. Fhv. Rigskansler Wirth har nylig været her i Moskva for at opnaa Lempelser i den store Skovkoncession, han har herovre, og man tilstod betydelige Lettelser.

Der er vistnok Grund til at antage, at de nye Krediter tildels skulde benyttes til at dække den Del af de i sin Tid modtagne Krediter paa 100 Mill. Mark, som endnu ikke maatte være afviklede.

Alt i alt, tør man da ingenlunde regne med, at alle de Bestillinger, som var beregnet at skulle gaa til Tyskland, nu vil blive placeret i andre Lande. Der har i den senere Tid været store Vanskeligheder for danske Firmaer ved at opnaa Bestillinger i Rusland, idet Sovjetorganerne ikke turde binde sig til at købe andetsteds for det Tilfælde, at det til Slut skulde lykkes at opnaa de tyske Krediter. Denne Vanskelighed vil nu være fjernet, og man maa regne med, at der i de kommende Maaneder vil blive placeret en Del Ordre i andre Lande blot for at give Tyskland Lejlighed til at føle Virkningerne af Sovjetunionens Mishag. Det maa dog tilraades Forretningsfolk, som kunde ønske at benytte den saaledes opstaaede Chance for at afsætte danske Varer, til at handle hurtigt, thi der er næppe Udsigt til, at den nu skabte Situation vil holde sig ret længe.

M A L M L A S T N I N G I H U E L V A

Nordisk Skibsrederforening har faaet forelagt en Certepartiform for Lastning af Malm i Huelva. Formen er udstedt af Cie. Africaine d'Armement i Paris, som er store Afskibere, og deres Certepartiform hedder Rio Tinto Washed Ore.

Denne Form er, saa vidt vi forstaar, den, som i Almindelighed benyttes for Malmlaster fra Huelva til Frankrig. Den indeholder følgende Klausul:

«Steamer to be loading after coming on turn at the average rate of 600 tons pr. workingday of 24 hours, Sundays and Holidays excepted provided they are in a position to receive this quantity, but charterers have the option of loading

on Holidays and any time thus saved not to count as working days.»

Det hænder ofte, at der ligger mange Skibe og venter paa at komme til for at faa Last, og af denne Grund vil den nævnte Klausul, som stipulerer, at Lastningen skal foregaa i Turn, ofte bevirke, at Skibene ikke faar Erstatning for denne Ventetid. Det er derfor blevet almindeligt, at Rederne ved disse Befragtninger tager Forbehold om, at Turnens Varighed skal begrænses til 2-3 Dage; i saa Fald vil Rederne kunne forlange, at Tiden skal tælle efter Udløbet af disse Dage, og Foreningen anbefaler at insistere paa denne Betingelse.

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.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

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

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telgr.-Adr. »Schou«. Stats Tlf. 17.
P. Saxbergs Eftf., N. Mogensen. Tlf. 244 & 482.
Telgr.-Adr. Saxberg.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lambert»	Telegr.-Adr.:	
Newport, Mon., 131, Dock Street			
Port Talbot, Exchange Buildings			
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »Lambros»	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	} »Lambros»		
HULL, Prudential Buildings			
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road			
Immingham, Dock Offices	} »Lambros», Grimsby		

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),
Carlbotn, Grimsby · Carlbotn, Hull · Carlbotn, 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.

LONDON

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

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

CARDIFF

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: »Vommehrens»

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

Forste Klasses Varer i Skinker, Smør, The, Ost, Mel, Konserves etc.
Agent for W. B. Dick & Co., Ltd., Maskinolle etc.

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. Cooke» · »Huttons» · »Stags»

AGENT I DANMARK: AGENTER I NORGE:
J. E. Granzow, Anders Pedersen, 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,
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

Gave til Burmeister & Wains Arbejdere.

Rederiet »Borgestad« har ligesom ved de tidligere Afleveringer af Nybygninger, efter Modtagelsen af den sidste Nybygning hos *Burmeister & Wain* tilstillet Værftets Arbejdere en Gave paa 4000 Kr. til deres Hjælpefond.

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedoks Nybygning Nr. 179, s.s. »Odin«, Fiskeriinspektionsskib bygget for Regning Den Islandske Regering, afholdtes i Sundet i Tirsdags.

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

Længden mellem Perpendikulærerne	155'-0"
Bredde paa Spant	27'-"
Dybde til øverste Dæk	15'-9"

og det er forsynet med en ca. 1,000 I.H.K. Triple Expansion Dampmaskine med Overheder.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

Der ledige Lodsplads under Esbjerg Lodseri.

Efter Forlydende bliver den ved Lods *Ungermanns* Afskedigelse 1. Juni d. A. ledige Lodsplads under Esbjerg Lodseri ikke besat før til Efteraaret.

Den bliver selvfølgelig opslaaet forinden den Tid, men man tør haabe, at den opslaaes med en passende Ansøgningsfrist, saaledes at selv Søfarende, som er kvalificerede Ansøgere, betids kan faa Lejlighed til at indsende Ansøgning, selv de der sejler i Langfart. Almindeligvis er der jo ellers en meget kort Ansøgningsfrist for ledige Lodspladser, hvilket vi har ment formaalstjæntligst at henvende Opmærksomheden paa.

40-Aars Jubilæum

kan 1. Juli d. A. fejres af Fyrskibsfører, Dbm, *Jens Ibsen* af Fanø, der for Tiden er Fører paa Gilleleje Fyrskib.

Forsøg paa Optrækkeri i Trapani.

Vi har tidligere omtalt, hvilke Forsøg paa Optrækkeri, Skibene bliver udsat for i Trapani. Der foreligger nu igen Klage fra et Rederi, hvis Skib i forrige Maaned lastede i Trapani. Kaptajnen meddeler Rederiet, at det blev paalagt Skibet at ryge Rummene, og Skibshandleren skulde ordne dette. Han præsenterede derefter en Regning paa 1,300 Lire for Rygningen. Da Kaptajnen nægtede at betale, fremkom han med Papirer, som viste at andre Skibe havde betalt dette Beløb. Da Kaptajnen fastholdt, at det var meningsløst, slog han af til 1,000 Lire, men da Kaptajnen kun betalte 800 Lire, akcepterede han til Slut dette.

Prøvetur.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges d. 16. ds. en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Brandanger«, bygget for Regning *A/S Westfal-Larsen & Co.*, Bergen.

Skibet er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

$$380'-0'' \times 53'-6'' \times 23'-3''$$

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.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin aarlige ordinære Generalforsamling i Nyborg Onsdag den 30. Juni 1926.

Hædersbevisning.

Pensioneret Navigationslærer *H. J. Christensen* i Marstal var forleden Genstand for en ganske usædvanlig Hædersbevisning. Statsmeteorolog *H. Hansen* indfandt sig nemlig hos ham for paa Marineministeriets Vegne at overrække Hr. Christensen et Sølv-Kaffeservice med Indskrift og forsynet med Marineministeriets Segl. Denne sjældne Hædersgave er en Aner-

kendelse af det Arbejde, Navigationslærer Christensen har udført for Meteorologisk Institut, idet han i over 50 Aar har foretaget meteorologiske Observationer i Marstal.

Beslaglagt Damper.

En tysk Damper »Klaus« er blevet beslaglagt i Middelfart Havn. For nogen Tid siden blev Damperen solgt, men det viser sig nu, at Skibet hæfter for gammel Gæld i Horsens. Damperens tidligere Fører, Kaptajn Faber, har Mæglerregning i Horsens til et Beløb af ca. 3000 Kr. Skibets nuværende Fører, Kaptajn *H. Smith*, afventer i Følge Middelfartbladene nu Besked fra sit Rederi i Hamborg. Damperen kan imidlertid ikke sejle, før det gamle Rederis Gæld er betalt.

Stettin-København-Oslo.

Den i sin Tid meget benyttede bekvemme Passagerforbindelse Stettin-København-Oslo, der blev indstillet ved Krigens Udbrud, vil nu blive genoptaget. — Den store Passagerdamper »Dronning Maud« oplager nemlig fra den 29. ds. ugentlig Fart med Afgang fra København hver Tirsdag Aften til Stettin, fra Stettin hver Fredag Eftermiddag, og fra København til Oslo hver Lørdag Eftermiddag Kl. 6.

»Dronning Maud« i Forbindelse med »Kong Haakon« vil derefter i Sommer udføre 3 direkte Ture om Ugen mellem København og Norge, nemlig fra København Mandag, Tirsdag og Lørdag Eftermiddag, og fra Oslo Mandag, Onsdag og Lørdag Eftermiddag.

Fra København til Stettin vil Afgangen blive »Dronning Maud« Tirsdag, og »Odin« Søndag, med Afgang fra Stettin henholdsvis Fredag og Tirsdag.

Stabelafløbning.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeri Refshaleøen sattes d. 16. ds. et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 344 til *A/S Westfal-Larsen & Co.*, Bergen, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. Dets Hoveddimensioner er følgende:

$$380'-0'' \times 53'-6'' \times 28'-3''$$

og Bæreevnen er 8,500 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 2,800 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for Rederiet og Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet: »Høyanger«.

O P L Æ G N I N G E R N E

Ogsaa denne Uge viser en større Nedgang i den oplagte Tonnage, idet Antallet af Skibe er formindsket med 9 fra 60 til 51, medens Brutto- og Dødvægt-Tonnagen er gaaet ned fra 87,494 og 137,048 Tons til 77,743 og 122,412 Tons.

HAVNE- OG BROTAKSTER I SVENDBORG

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

»I Anledning af Byraadets hertil indsendte Andragende af 8. f. M. 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) udgaaer.«

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
22. JUNI 1926.

London	18,34	Madrid	61,35
New York	378,00	Amsterdam	151,80
Berlin	89,85	Stockholm	101,35
Paris	10,85	Oslo	83,50
Antwerpen	10,95	Helsingfors	9,52
Zürich	73,15	Prag	11,19
Rom	13,80	Wien	53,40

POSITIONSLISTE PR. 21. 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 Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.

s.s. *Aarø*, oplagt i Helsingør.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Vladivostok 22.6.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Hull 16.6.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Alfa*, ank. Koivisto 19.6.

s.s. *Alfred Hage*, ank. Kbh. 20.6.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Kbh. 16.6.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Baltimore Ma. 19.6.
 s.s. *Anna*, pass. Holtenau 15.6.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Panama Kanal 6.6. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Sydney BC. 17.6. til Hook of Holland.
 s.s. *Arabien*, Olsen, afg. Camox 18.6.
 s.s. *Argentina*, ank. Kbh. 21.6.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 18.6. til Rio de Janeiro.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, oplagt.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Rotterdam 20.6..
 s.s. *Askø*, oplagt.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Vancouver 15.6.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Zaandam 14.6.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Terneuzen 5:6.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Azorerne 13.6. paa Rejse til St. Thomas.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Danzig 9.6.
 s.s. *Æzel*, Jensen, afg. Ivigtut 17.6.

B

s.s. *Beira*, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, ank. Leith 22.6.
 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. Kbh. 20.6.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. Hamburg 20.4
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Råfsø 20.6.
 s.s. *Bodil*, ank. Aalborg 21.6.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Kbh. 16.6. paa Rejse til Reval.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Melbourne 19.6.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Sheethsharbour 21.6.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Tynen 16.6.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Færøerne-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Danzig 16.6.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, oplagt.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Louisburg N.S. 10.6.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Liverpool 15.6.
 s.s. *Bretland*, Hansen, oplagt.
 s.s. *Britta*, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 15.6. til Tangier.
 s.s. *Brynhild*, Huus, oplagt.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Danzig 20.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 29.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Carmen*, pass. Ushant 17.6.
 s.s. *Charkow*, Petersen, oplagt.
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. San Francisco 21.6. til Gray's Harb.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Africa 10.6.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Bergen 20.6.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Kbh. 14.6.
 s.s. *Copenhagen*, Nielsen, ank. Harburg Elbe 19.6.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Quessant 17.6. paa Rejse til Bergen.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Dagmar* (J. Lauritzen), ank. Tysedal 21.6.
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Braila 30.5.
 s.s. *Danfjeld*, oplagt.
 s.s. *Danemark*, Hausgaard, ank. Rotterdam 20.6.
 s.s. *Danery*, oplagt.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Kbh. 14.6.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Emden 22.6. til Rotterdam.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Trapani 18.6.
 s.s. *Delaware*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Dok i Fr.havn siden 16.6.
 s.s. *Dorrit*, ank. Wismar 19.6.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Dronning Maud*, Ankersø, ank. Antwerpen 20.6.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Himango 11.6.
 s.s. *Ebba*, afg. London 20.6.
 s.s. *Ebro*, i Kbh.-Leningrad Ruten.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, oplagt.
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Råfsø 18.6.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Brunsbüttel 19.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Danzig 6.6.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. London 15.6.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Boston 18.6.
 s.s. *Enighed*, Christensen, afg. Cardiff 19.6. til Hook of Holland.
 s.s. *Erik*, Kuldepot i Kbh. siden 8.3.26.
 s.s. *Erik B.*, Jørgensen, pass. Malta 19.6. for vestgaende.

s.s. *Erik Boye*, ank. Rufisque 18.6.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Trångsund 19.6.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Aarhus-Hamburg Ruten.
 s.s. *Ester*, pass. Holtenau 20.6.
 s.s. *Esther Maria*, Rickelsen, ank. London 11.6.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Sharpness 19.6.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 18.6.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart, Kbh.-sydfynske m. fl. Pl.
 m.s. *Falstria*, Mauritzen, pass. Perim 18.6. paa R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 9.6.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Kbh.-Sønderjylland Ruten.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Kbh. 20.6.
 s.s. *Flora*, Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbh. 20.6.
 s.s. *Flynderborg*, Lund, ank. Danzig 20.6.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. New York 14.6.
 s.s. *Fredensbro*, Schrøder, ank. Hernøsand 14.6.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 22.6.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Archangel 18.6.
 s.s. *Frieda*, Theilland, afg. Grangemouth 12.6. til Yxpila.
 s.s. *Frigga*, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Christensen, oplagt.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Nielsen, oplagt.
 s.s. *Gerda*, ank. Rouen 20.6.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New York 19.6.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Ridham Dok 19.6.
 s.s. *Gunver*, ank. Sevilla 19.6.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Harburg 20.6.
 s.s. *Halvdan*, Ørbeck, afg. Riga 21.6. til Reval.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Ridham Dok 14.6.
 s.s. *Hamlet*, Poulsen, pass. Kbh. 21.6. p. R. t. W. Hartlepoul.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Kbh. 20.6.
 s.s. *Hans Tausen*, Jørgensen, afg. Rotterdam 22.6.
 s.s. *Harald*, oplagt.
 s.s. *Harriet*, ank. Grimsby 18.6.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Helene*, ank. Ceuta 20.6.
 s.s. *Helga*, pass. Holtenau 21.6.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbh. 10.6.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Godhavn 11.6.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Esbjerg 21.6. til Kbh.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Odense 18.6.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thor kelin, ank. Kotka 16.6.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Grangemouth 19.6.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Buenos Aires 15.6.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Haukipudas 15.6.
 s.s. *Inger*, ank. Luleå 20.6.
 s.s. *Irene Maria*, Lisberg, pass. Kieler Kanal 20.6. paa Rejse til London.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Clemmensen, afg. Montreal 11.6. til Rotterdam.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Schiønning, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Carante 17.6.
 m.s. *Java*, Schmidt, afg. Singapore 13.6. til Marseille.
 s.s. *Jelling*, Andersen, ank. New York 15.6.
 s.s. *Jenny*, pass. Brunsbüttel 15.6.
 s.s. *Johanne*, pass. Ushant 19.6.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Harburg Elbe 19.6.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Hampton Roads 6.6.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Kbh. 24.5.
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Hamburg 18.6.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Hull 20.6.

K

s.s. *Kai*, Kurtzhals, ank. Borgå 15.6.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Kbh. 11.4.
 s.s. *Karla*, afg. Koivisto 20.6.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 23.6. til Swansea.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Aalborg 17.6. til Cuba.
 s.s. *Kina*, Bronér, ank. Calais 12.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Danzig 21.6. til Nørre Sundby.

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. Baltimore Ma. 2.6.
 s.s. *Kurland*, Meinertz, afg. Wiborg 17.6.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Banjoewangi 19.5. til Kbh.

I

s.s. *Lars Kruse*, pass. Las Palmas 18.6.
 s.s. *Lifland*, Weichardt, ank. Trångsund 18.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 18.6.
 s.s. *Lillian*, pass. Oitavos 21.6.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart, Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Larsen, ank. Danzig 20.6.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Walkom 19.6.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 16.6.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre, 17.6. til Bordeaux.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Houston 17.6. til Danmark.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 19.6. til Yokohama.
 s.s. *Manø*, Rathje, oplagt.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Brixham 17.6. til Hook of Holland.
 s.s. *Margrethe*, Rindby, ank. Esbjerg 16.6.
 s.s. *Marie*, afg. Almeria 21.6.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, oplagt.
 s.s. *Mary*, Stabell, pass. Kieler Kanal 21.6. p. Rejse t. London.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 18.6.
 m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Kbh. 14.6.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Kalundborg 18.6.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Marseille 21.6. til Genua.
 s.s. *Mjøltnir*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Møen*, Olsen, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, pass. Las Palmas 15.6.
 s.s. *Nancy*, pass. Holtenau 22.6.
 s.s. *Natal*, Røder, ank. Bangkok 14.6.
 s.s. *Nautik*, ank. Danzig 20.6.
 s.s. *Neptun*, pass. Emden 14.6.
 s.s. *Nerma*, afg. Kotka 21.6.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Aarhus 20.6.
 s.s. *Nidaros*, Thomsen, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 22.6.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, afg. Domsjø 18.6. til Southampton.
 s.s. *Nordsøen*, ank. Sevilla 21.6.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Holtenau 20.6.
 s.s. *Norman Isles*, Nielsen, afg. Calcutta 8.6. til Karachi.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Dok i Helsingør siden 16.6.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, oplagt.
 s.s. *Oluf Bager*, Madsen, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Stavanger 19.6. til Rotterdam.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Rotterdam 19.6. til Swansea.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Christianssand 21.6. til Kbh.

P

s.s. *P. Madsen*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *P. N. Damm*, ligger i Dunkirk.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Menado 15.6.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Cama 20.6.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Portland Ore 16.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Hurum 14.6. til Boston.
 m.s. *Peru*, Rasmussen, pass. Ushant 19.6. paa Rejse til Aden.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart, Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Bintam 2,6, til Bremen.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, afg. Esbjerg 21.6. til Partisle.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Danzig 4.6.

R

s.s. *Rask*, pass. Brunsbüttel 17.6.
 s.s. *Rhodesia*, Madsen, afg. Sabang 11.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, ank. Odense 18.6.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, pass. Kieler Kanal 20.6.
 s.s. *Romø*, afg. Helsingør 21,6,

s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Archangel 16.6.
 s.s. *Rota*, Rivolt, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. 400 Miles sydøst Cape Race 16.6. til Nyborg.
 s.s. *Seine*, le Barzig, afg. le Havre 18.6. til Bordeaux.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nakskov 12.6.
 s.s. *Senegal*, Thorkildsen, ank. Cape Town 18.6.
 m.s. *Siara*, Heindorn, afg. Melbourne 9.6. til Vancouver.
 s.s. *Sierra Leone*, Esbensen, afg. New Orleans 15.5. til Cape Town.
 s.s. *Sierra Morena*, Grøndal, afg. Wallerø 18.6. til Bunbury.
 s.s. *Sierra Nevada*, Lorentzen, ank. Riga 12.6.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbh. 20.6.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. London 19.6.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Uleåborg 20.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hull 15.6.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Brunsbüttel 20.6.
 s.s. *Skinfæe*, Ankersen, ank. Danzig 22.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 21.6.
 s.s. *Skodsborg*, Grove, afg. Danzig 20.6.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Hook of Holland 20.6.
 s.s. *Smut*, Hansen, afg. Reykjavik 17.6. til Stettin.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbh. 21.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 18.6.
 s.s. *Stegelborg*, Hansen, afg. Haukipudas 18.6.
 s.s. *Stella*, afg. Pasages 21.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, oplagt.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 20.6.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbn. 18.6. til Leningrad.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Africa 19.6.
 s.s. *Svend*, oplagt.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ijo Røyttta 15.6.
 s.s. *Sønderborg*, Knudsen, ank. Buenos Aires 14.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Antwerpen 18.6.
 s.s. *Taarnborg*, ank. Kbh. 8.11.25.
 s.s. *Taarnholm*, ank. Stettin 20.6.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Norfolk Va. 17.6.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 20.6.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbh. 15.6.
 s.s. *Tjaldur*, Jørgensen, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 17.6.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hamburg 17.6.
 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*, oplagt.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 19.6. til Kbh.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 17.6. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Baltimore Ma. 10.6.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 13.6. til Bremen.
 s.s. *Venus*, Andersen, afg. Garston 16.6. til Llanelly.
 s.s. *Vera*, oplagt.
 s.s. *Veratyr*, Petersen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. St. Johns N.F. 18.6.
 s.s. *Vidar*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), oplagt.

W

s.s. *Wien*, Vestergaard, ank. Bristol 19.6.
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbh. 20.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, afg. Aalborg 19.6. til Vestindien.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Yrsa* (Lauritzen), ank. Danzig 22.6.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. London 16.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Kbh. 18.6.

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. %

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

JOHN S. SAREUSSEN · FINN SILCHENSTEDT

INDEHAVERE AF:

NEW ORLEANS SHIPCHANDLERY CO., INC.

TELEGRAM-ADRESSE: »NOSCO«

NEW ORLEANS

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACBONS

Gammel Torv
16**JULIUS MARSING**Telf.: Central
12,516

Frihavnslager af bedste SUPERIOR MANILLATOV
 højeste Styrke **MARSING KVALITET** største Holdbarhed
 Levering i alle indens 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**JONATHAN MAY & SØNNER**

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

DAMPSKIBSFORSYNINGER · EN GROS HANDEL I KOLONIAL, KØD OG
FØDEMIDLER · DÆK-, MASKIN- OG RESTAURATØR-
UDRUSTNING**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 · Skibsmæglerere · 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 (overall): Northship.
Hvilken som helst Code